
U d'/of OTTAWA
39003001448454

MAURICE DAYET

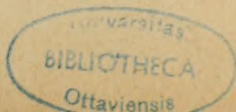
LA RENAISSANCE ÉCONOMIQUE DE L'ALLEMAGNE

Préface de M. H. SEYDOUX





PARIS
LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE
49, BOULEVARD SAINT-MICHEL
1922



PREFACE

—

L'ouvrage qu'on va lire vient à son heure : il montre l'effort fait par l'Allemagne pour restaurer sa situation économique détruite par la guerre. Si l'on se rapporte à l'époque de l'armistice, si l'on se souvient des cris de détresse et de famine qui partaient d'Allemagne et si l'on compare une situation qui date d'hier avec ce que l'on voit aujourd'hui, on ne peut qu'être rempli d'admiration et presque de crainte devant les résultats obtenus.

Seule de tous les Etats européens, l'Allemagne a su merveilleusement tirer parti d'un état de choses sans précédent ; elle s'est adaptée avec une souplesse et une ingéniosité d'autant plus remarquables que son Gouvernement est resté faible, précaire, sans action apparente, tout au moins, sur les partis les plus actifs et les plus puissants.

Lorsque l'Allemagne a accepté l'armistice, le 11 *novembre* 1918, *tous ceux — et ils sont plus nombreux qu'on ne croit — qui ne connaissaient*

pas l'amour de l'ordre, la discipline innée de la population, croyaient le pays tout entier parti pour le bolchevisme et la ruine. Bientôt le calme s'est rétabli, le travail a repris et, avec lui, la prospérité économique et industrielle.

Il fallait bien sacrifier quelque chose : devant le désarroi général de l'Europe, devant la crise économique qui a sévi sur le monde et qui n'est pas près de finir, l'Allemagne ne pouvait sauver à la fois la richesse économique et la richesse financière. Elle n'a pas été longue à opter ; avec ce goût de l'entreprise hardie qui a toujours caractérisé ses hommes d'affaires, elle s'est refusée à se restreindre, à vivre de privation et d'économie et elle a décidé, au contraire, de vivre largement, « dangereusement », suivant le précepte de Nietzsche, comme si les billets de papier qu'on tirait de la Reichsbank valaient véritablement de l'or.

La débâcle financière s'en est forcément suivie, parce qu'il fallait payer au dehors les quantités de produits nécessaires à la reconstitution des stocks épuisés par cinq ans de guerre. Mais qu'importe! La monnaie n'est qu'un instrument, elle n'est pas un signe véritable de richesse ; l'important est que les carnets des industriels soient remplis de commandes, que les navires allemands sillonnent de nouveau les mers, que les capitaux allemands puissent s'employer à l'étranger et préparer les assises d'une nouvelle et prochaine fortune.

Une telle situation, en se prolongeant, aurait sans doute amené la débâcle — et c'est là qu'était le risque : on ne peut être constamment prodigue et la chute du mark aurait pu devenir telle qu'ayant perdu toute faculté d'achat à l'étranger, l'Allemagne n'aurait pu assurer ses achats au dehors. Cette politique eût donc été dangereuse dans une Europe indifférente ou satisfaite, mais tel n'est pas le cas. Un corps aussi puissant que l'Allemagne ne peut pas s'effondrer sans que ses voisins en pâtissent ; non seulement l'Europe et l'Amérique ne laisseraient pas l'Allemagne aller à la faillite par simple raison d'économie politique, mais encore interviendraient-elles pour sauver un débiteur de qui l'on attend le salut. C'est ainsi qu'au moment où l'effondrement de la situation financière pourrait devenir fatal à l'Allemagne, le monde entier va s'employer à lui porter secours : l'Allemagne aura passé la crise la plus grave de son histoire; elle aura sauvé sa richesse atteinte par la guerre et, par l'habileté et la hardiesse de sa conduite, aura évité l'affaiblissement permanent qu'aurait pu causer, sur un corps débile, la saignée à blanc des réparations.

J. S.

CHAPITRE PREMIER

La situation économique de l'Allemagne au lendemain de l'armistice.

La situation économique de l'Allemagne, au lendemain de l'armistice du 11 novembre 1918, était réellement pitoyable. La cessation des hostilités avait arrêté d'un seul coup l'énorme machine de la guerre, et laissé surgir brusquement toutes les ruines qu'elle cachait sous son ombre gigantesque.

Jusqu'à cette époque, l'Allemagne ne s'était pas rendu compte exactement, sauf quelques hauts personnages, de son effroyable misère. La presse, muselée, n'osait pas publier d'informations alarmantes, car il fallait, malgré et contre tout, faire croire au peuple allemand que sa victoire était proche et inévitable, et maintenir son moral aussi haut que possible. Mais dès qu'un peu de liberté eut été rendue aux feuilles publiques, elles se remplirent de doléances et de statistiques qui montraient la profondeur de l'abîme au fond duquel l'Empire avait dégringolé. Ces chiffres n'étaient pas tous tendancieux, et destinés à apitoyer les Alliés sur le sort de leurs adversaires. Ils affluaient de toutes parts : économistes, indus-

triels, commerçants, financiers, médecins, tombaient d'acord, chacun dans leur partie, pour juger une situation qui leur semblait désespérée.

Il est certain que toutes les branches de l'activité économique avaient également souffert.

L'agriculture, florissante avant la guerre, et qui formait l'un des piliers de la vie intérieure, ne disposait plus que d'un nombre insuffisant de bras. Le départ des prisonniers creusait un vide que ne pouvait combler l'afflux des démobilisés, désaccoutumés du travail par une longue absence. Depuis 1914, peu à peu, et avec régularité, la production des principales denrées agricoles avait diminué. Les appels successifs d'hommes sous les armes avaient restreint sans cesse le nombre des ouvriers, de sorte qu'en novembre 1918 la main-d'œuvre faisait grandement défaut. Environ 20 % de la récolte des betteraves à sucre, et une grande partie de celle des pommes de terre, étaient encore en terre. Les conseils d'ouvriers et de soldats durent désigner des troupes pour aider les paysans. La récolte était très inférieure, comme le montrent les chiffres suivants, calculés en tonnes :

	Pommes de terre	Betteraves à sucre
	—	—
1913	52.854.683	
1914	44.696.408	16.876.982
1915	52.885.181	10.955.563
1916	24.691.170	10.137.975
1917	34.410.982	9.987.321
1918	29.469.718	9.883.800

La quantité des betteraves travaillées et du sucre brut avaient diminué dans d'égales proportions :

		Betteraves travaillées (tonnes)	Sucre brut (tonnes)
campagne	1913-14...	16.939.979	2.617.937
—	1914-15...	15.964.517	2.510.102
—	1916-17...	9.570.777	1.557.930
—	1917-18...	9.242.319	1.547.936
—	1918-19...	8.423.000	1.250.000

La répercussion sur les céréales avait été aussi importante, malgré les soins spéciaux pris par le gouvernement pour maintenir le niveau de leur production :

Voici les chiffres publiés à ce sujet par les statisticiens allemands :

	Froment (tonnes)	Seigle (tonnes)	Orge (tonnes)	Avoine (tonnes)
1913.	4.417.908	12.129.505	3.564.576	9.504.576
1914.	3.789.662	10.349.481	3.049.616	3.846.987
1915.	3.705.936	9.094.389	2.415.672	5.890.129
1917.	2.999.385	8.902.849	»	6.928.258
1917.	2.226.005	6.977.191	1.957.058	8.628.258
1918.	2.458.418	8.009.090	2.258.255	4.680.755

A la nourriture allemande manquaient donc, dans la proportion de 40 à 50 p. 100 tous les aliments végétaux de première nécessité. On remplaçait les pommes de terre par les carottes fourragères ou les choux blancs; mais rien ne pouvait tenir lieu de céréales.

Le houblon même, indispensable à la fabrication de la bière, n'avait donné en 1918 que 16.626 quintaux, et sa surface cultivable avait décru sans interruption.

1914...........	27.688	hectares
1915...........	23.737	—
1916...........	17.787	—
1917...........	13.550	—
1918...........	11.090	—

Les animaux domestiques étaient aussi peu favorisés que les humains. La récolte des plantes fourragères était devenue insuffisante pour leur donner la nourriture nécessaire. Voici les quantités de trèfle et de foin recueillies en Allemagne de 1913 à 1918 :

	Trèfle (tonnes)	Foin (tonnes)
1913	10.929.926	29.047.208
1914	10.660.249	28.000.119
1915	7.519.719	23.174.120
1916	10.052.047	27.707.899
1917	7.999.451	21.646.289
1918	6.585.816	21.414.969

Ne pouvant plus nourrir leur bétail, les paysans l'abattirent, et d'autant plus que l'armée réclamait pour sa consommation de grandes quantités de viande, prises sur le marché intérieur, puisque le blocus rigoureux des Alliés interdisait toute importation. Un recensement du bétail, fait à la fin de 1918, donna les chiffres suivants : le troupeau des bovins comptait 17.226.855 têtes, en diminution de deux millions et demi d'unités sur 1917. Au lieu de vingt millions de porcs, en chiffre rond, comme en temps de paix, il n'en existait plus que dix millions, soit 500.000 de moins que l'année précédente. Les moutons, au nombre de

5.299.008, avaient augmenté de 370.000. Les chèvres étaient tombées à 4.139.289 têtes; les volailles à cinquante millions pendant le dernier trimestre de la guerre, au lieu de soixante six millions le trimestre précédent; les lapins à neuf millions au lieu de onze en mars 1918. Seuls, les chevaux avaient passé à 3.378.481, en augmentation de 130.000 sur 1917.

Les Allemands essayèrent de remplacer le foin et la paille par la bruyère, la paille de colza et de fruits à cosse; les litières par de la tourbe. Ce traitement n'eut d'autre effet que de diminuer encore la production des vaches laitières amaigries, et d'amener une disette de lait.

Le déficit de la production agricole eut sa répercussion immédiate sur l'alimentation. L'Allemagne, enserrée de toutes parts, avait cru, vers 1917, trouver des réserves de céréales en Roumanie et en Ukraine; mais, elle avait dû, faute de moyens de transport, renoncer à déplacer celles qui pouvaient exister. Le blocus implacable avait obligé, dès 1915, les autorités à rationner la population. Après une demi-année de guerre, elle ne recevait déjà plus que la moitié de sa consommation normale en pain et en farine. La situation empira à l'automne 1916, car les récoltes avaient été particulièremnt mauvaises. La ration de viande fut réduite à un septième du temps de paix, et la ration de graisse à un tiers. On rationna également le sucre, les œufs et les pommes de terre. En 1917, la pénurie de pommes de terre se fit sentir à son tour : on les remplaça tant bien que mal par des choux-raves. En 1918, on inaugura les semaines sans viande, et le rationnement du lait pour les enfants.

L'alimentation, volumineuse et sans consis-

tance, n'avait plus que le tiers de la valeur nutritive de celle de 1914. Le pain, fait avec des farines blutées à 94 ou 96 p. 100, et mélangées à d'autres substances, n'était plus assez nourrisant. On manquait en outre de graisses et d'albumines. Après les civils, il fallut rationner l'armée, mais sans succès. Dès lors, la famine organisée régna sur l'Allemagne, avec le cortège de maladies qu'elle entraîne à sa suite. Le poids moyen des habitants diminua, surtout dans les villes. A Leipzig, on constata une déperdition de poids moyen de 20 à 25 p. 100 chez les individus. On vit apparaître des affections jusqu'alors presque inconnues, comme l'œdème de la faim. Des gens tombèrent d'inanition dans la rue.

Les enfants souffrirent particulièrement. L'abattage des vaches laitières avait fait diminuer la production du lait de 15,6 milliards de litres en 1916 à 11,4 en 1918; et celle du beurre de 320.000 à 240.000 tonnes.

La mortalité enfantine causait de grands ravages, mais les grandes personnes n'étaient pas moins atteintes. A Cologne, sur mille femmes, on constatait une moyenne de 12,87 décès en 1914, et de 15,3 en 1918.

Les statistiques de Berlin, soigneusement tenues à jour, donnent les chiffres suivants de naissances et de décès pendant les quatre premières années de la guerre :

	Naissances	Décès
	—	—
1913........	42.493	28.067
1914........	39.052	29.664
1915........	32.249	28.572
1916........	23.638	27.147
1917........	19.458	34.122

La tuberculose exerçait ses ravages, et la moyenne des décès causés par cette maladie passa en moyenne de 15,7 à 31,7 par mille habitants sur toute l'étendue de l'Empire. A Dusseldorf, on constata le nombre de cas ci-dessous, de 1914 à 1918 :

1914..............	3.778
1915..............	3.948
1916..............	4.338
dix premiers mois de 1918	7.200

La famine ne cessa pas avec l'armistice. Elle dura pendant les premiers mois de 1919. Voici, à tire de curiosité, la ration hebdomadaire d'un civil à Danzig, en janvier 1919, d'après les *Danziger Neueste Nachrichten* :

Pommes de terre · cinq livres,
Pain : 2.100 grammes,
Viande : 200 grammes (ration normale en 1912-13 : 125 grammes par jour),
Sucre : 180 grammes,
Marmelade : 150 grammes,
Nouilles, semoules ou farines alimentaires : 125 grammes,
Succédané de café : 25 grammes.

Toutes ces privations affectaient vivement la puissance de travail des ouvriers et des mineurs, auxquels ne suffisaient ni la ration normale, ni les rations supplémentaires qu'on leur octroyait.

Du reste, en même temps que l'agriculture, l'industrie était gravement atteinte.

L'industrie textile fut la première touchée. Elle consommait annuellement en temps ordinaire quelques deux millions de balles de coton, entiè-

rement importées. A la déclaration de guerre, elle disposait de 300.000 balles, et il en existait en stock 300.000 autres. Les armées allemandes mirent la main sur 200.000 balles en Belgique et en Pologne. Jusqu'au moment de la déclaration de guerre de l'Italie, le Reich put encore recevoir par elle quelques milliers de balles. C'est avec cette quantité totale que les tissages allemands ont fonctionné pendant tout le cours des hostilités. Ils durent se contenter de la production indigène de lin, qui donna en cinq années 20.000 tonnes, et de chanvre environ 33.000 tonnes.

Les Allemands, ainsi privés des matières premières nécessaires à la fabrication des vêtements, cherchèrent à les remplacer par d'autres similaires. Les déchets de coton, retravaillés, furent transformés en coton artificiel. On récupéra de la sorte 33.000 tonnes. Les tentatives faites pour obtenir des succédanés du lin et du chanvre, avec des fibres de genet, de lupin, ou d'autres plantes indigènes, donnèrent des résultats insignifiants. Ces plantes, trop dispersées, ne pouvaient être recueillies qu'en trop petites quantités. Il en fut de même pour les orties. Seule, la tourbe donna quelques résultats, mais sans jamais jouer autre chose qu'un rôle dans certaines applications techniques. Le « stapelfaser », fibre de cellulose, prosura une dizaine de milliers de tonnes par an. Les autres plantes donnèrent les quantités de fibre suivantes en 1916 :

fibre d'orties.......	200	tonnes
tourbe	2.000	—
fibre de roseau....	1.000	—

Quant à la soie, il en restait en 1918 un stock

inutilisé de 415.000 kilogrammes; de quoi alimenter pendant trois mois les usines spécialisées pour la travailler.

La métallurgie se trouvait dans une position toute différente de celle de l'industrie textile. Elle ne manquait pas de fer et de charbon, puisqu'elle en trouvait dans le sol national lui-même, d'où il suffisait de les extraire. Elle était pourvue abondamment de travail par les commandes de guerre. Pourtant, elle commença bientôt à souffrir à son tour, pour se trouver plongée dans le marasme le plus complet au moment de l'armistice.

En temps ordinaire, l'Allemagne importe : des métaux rares, de l'étain, du chrôme, du wolfram, du manganèse, du vanadium, du nickel de Canada et de Californie, du mercure d'Espagne, et aussi du zinc de Malaisie et de Bolivie. Elle ne produit que 10 p. 100 du cuivre qui lui est nécessaire. Elle trouva pendant la lutte ce dernier métal en abondance en Serbie, et il lui en restait une forte quantité lorsque la guerre arriva à son terme.

L'Allemagne avait également du zinc en proportion avec ses besoins, grâce aux mines de Haute-Silésie. En 1913, le commerce du zinc dans le pays fournissait les chiffres suivants :

Production indigène..	280.000	tonnes
Importations	56.000	—
Total......	336.000	—
Exportations	105.000	—
Consommation indig..	231.000	—
Total.........	336.000	

Ainsi, la production silésienne fut toujours suf-

fisante. Elle était même en augmentation en 1918 sur 1917, après avoir décliné en 1916 :

1913........	280.000	tonnes
1916........	196.500	—
1917........	186.500	—
10 premiers mois 1918	198.000	—

Le manque d'ouvriers mineurs se fit sentir très fortement dans les mines de fer et de houille, dont l'extraction subit une courbe décroissante, ainsi qu'en témoignent les statistiques :

		Production du fer (tonnes)		Production de la houille. (tonnes)
	1913	19.309.172		190.109.440
	1914	14.389.852		161.384.711
	1915	11.789.931		146.867.563
	1916	13.284.733		159.169.666
	1917	13.142.278		167.311.000
(10 mois)	1918	11.754.542	(12 mois)	160.508.000

Si la métallurgie s'était soutenue à peu près pendant quatre années, au moment de l'armistice les conditions nouvelles parurent compromettre jusqu'à son existence. Les commandes de guerre cessèrent subitement. Elle n'avait pas de commandes civiles suffisantes. Les matières premières ne lui parvenaient plus, par suite des difficultés de transport. Il n'arrivait plus aux hauts fourneaux wesphaliens de minette lorraine. Il y avait pénurie aussi bien de fer phosphoré et de charbon que de dolomite, de chaux, de spath et de ciment; toutes choses indispensables à son fonctionnement. Ce fut dans l'Allemagne entière un concert de lamen-

tations. Les industries du Siegerland se trouvèrent en aussi mauvaise posture que celles de la Ruhr. Par suite de l'occupation alliée, les fours Martin furent privés des lignites rhénanes, et les aciéries du charbon. La quantité de coke livrée n'était suffisante que pour allumer un tiers des fours. Enfin, depuis la perte de la Lorraine, il ne parvenait plus, pour alimenter les laminoirs, de semi-produits qu'elle expédiait par grandes quantités, et qui constituaient une de ses spécialités.

Le nombre des hauts fourneaux avait lui-même diminué, par suite des pertes de territoires subies par l'Empire. En 1918, l'Allemagne comptait 379 hauts fournaux, dont 316 à feu, 63 hors feu, et 17 en construction. En voici le détail, et la répartition dans les principales régions industrielles :

	A feu	Hors feu	En construction
Haute Silésie....	28	6	5
Ruhr	103	26	5
Sarre	27	1	5
Lorraine	49	16	4
Luxembourg	40	1	

Les autres étaient dispersés dans le Siegerland, l'Allemagne du Nord, du Centre et du Sud.

L'armistice, et le traité de paix ensuite, enlevèrent à l'Allemagne les installations de la Sarre, de la Lorraine et du Luxembourg; soit 141 hauts fourneaux. Il ne lui en restait donc plus que 238. Toutefois, dans ce dernier chiffre, étaient compris les plus importants, situés dans la Ruhr, d'une capacité pouvant atteindre 300 tonnes.

Mais, même pour ce nombre réduit, le manque

de combustible était général. La production de houille était tombée de 310.000 tonnes par jour ouvrable en 1917 à 160.000 en novembre 1918. La Ruhr ne fournissait plus alors que 16.000 et même à un moment 10.000 wagons quotidiens au lieu de 25.000. Sa production représentait seulement 25 p. 100 de celle d'octobre, et elle diminua encore en novembre. Le recul était aussi sensible en Haute Silésie, d'où l'on n'expédiait plus que 4.000 wagons par jour au lieu de 10.000. La fabrication des briquettes, directement touchée, restait de 50 p. 100 en dessous de la normale, et leur trafic fut arrêté. Le ravitaillement des centrales de gaz et d'électricité était menacé par le fait même, et leur fonctionnement à marche réduite entraînait le ralentissement de toute activité. Dans beaucoup d'endroits, faute d'énergie, la journée de travail fut limitée à six heures. Diverses entreprises durent même complètement fermer leurs portes. Dans certaines villes bavaroises, le commissaire pour la démobilisation imposa à toutes les industries employant plus de dix ouvriers un arrêt forcé du 18 décembre 1918 au 3 janvier 1919; l'Etat prenant à sa charge 90 p. 100 des salaires des ouvriers.

A ces difficultés, s'ajoutaient les exigences des ouvriers, qui réclamaient des augmentations de salaires et une diminution des heures de travail. La vague montante du socialisme risquait de tout emporter, et les Conseils d'ouvriers et de soldats pesaient de tout le poids de leur autorité momentanée sur les décisions des chefs d'industries.

L'industrie métallurgique devait, enfin, transformer radicalement son outillage, adapté à la production de guerre, et désormais inutilisable.

L'augmentation du prix des produits fabriqués

avait suivi, d'autre part, depuis la déclaration de guerre, une marche ascendante. Toutes les causes précédemment rémunérées : manque de main d'œuvre, raréfaction des matières premières, augmentation des salaires, y avaient leur part. La hausse atteignait au début de 1919 environ 300 p. 100 sur tous les produits mi-finis.

Le tableau ci-dessous donne le barême des prix, en marks, pour quelques articles, de juillet 1914 à mars 1919. Quoique l'augmentation qu'on y constate soit considérable, elle fut suivie d'une autre encore plus importante, qui coincida avec la reprise des relations commerciales entre l'Allemagne et les pays étrangers.

	Gueuses	Bâtons	Platines	Profilés
1914 2e trim.	82 50	95 »	97 50	110
— 3e —	82 50	95 »	97 50	110
— 4e —	90 »	102 50	105 »	110
1915 1er —	90 »	102 50	105 »	120
— 2e —	92 50	110 »	112 50	120
— 3e —	102 50	115 »	117 50	130
— 4e —	102 50	115 »	117 50	130
1916 1er —	102 50	115 »	117 50	130
— 2e —	107 50	122 50	127 50	140
— 3e —	127 50	142 50	147 50	160
1919 1er —	285 »	300 »	305 »	320

Outre la métallurgie, toutes les industries allemandes payèrent un lourd tribut à la guerre. Celle, si florissante, du livre et du papier, périclita comme les autres. La production de la cellullose descendit de 40.000 tonnes au début de 1918 à 21.000 en décembre; et celle des papiers et cartons de 107.000 tonnes à 77.000.

L'industrie du cuir, d'une nécessité vitale pour l'armée, n'arrivait plus à la fin de la guerre qu'à fournir par an vingt millions de paires de chaussures; c'est-à-dire de quoi donner une paire de souliers à un tiers des habitants de l'Empire. Les cuirs à empeigne étaient composés aux deux tiers de peaux de lapins.

Le caoutchouc faisait totalement défaut. Les recherches scientifiques avaient bien amené la découverte du caoutchouc synthétique, mais sa fabrication revenait à un prix qui l'empêchait d'être rémunérateur, et sa qualité était très inférieure. Les voitures automobiles furent réduites à rouler sur des jantes en fer et en bois, au lieu de pneumatiques.

Enfin, pour aggraver la situation déjà si noire, une crise des transports paralysait toutes les relations intérieures, et par conséquent tout commerce. Les voies ferrées n'avaient subi pendant quatre années que des réparations insuffisantes. Elles étaient usées par les transports de troupes incessants de l'Est à l'Ouest et de l'Ouest à l'Est. Les ateliers de réparations ne suffisaient pas à la tâche, pour remettre le matériel en état de circuler. L'Allemagne possédait 26.000 locomotives et 700.000 wagons, mais ce matériel était dispersé un peu partout. Il y en avait en Ukraine, en Hongrie et même en Turquie. La résurrection de la Pologne avait amené la perte de 113.000 wagons et 1.500 locomotives. Plus de 10.000 autres de ces dernières restaient à réparer, faute d'ouvriers exercés. Les voies du nord de la France et de la Belgique étaient encombrées sur des kilomètres de longueur par les rames de wagons abandonnés. La livraison de 5.000 locomotives et de 150.000 wagons, en application des conditions de l'armis-

tice, acheva le désarroi. A la fin de 1918, l'Etat allemand passa à l'industrie des commandes pour 1.200 locomotives, 20.000 voitures à voyageurs et 19.650 wagons à marchandises, pour parer aux besoins les plus urgents. Mais, même à l'heure actuelle, les chemins de fer allemands n'ont pas encore recouvré leur équilibre.

Tel était, esquissé à larges traits, l'état de l'Allemagne au moment où l'épuisement et la défaite l'obligèrent à mettre bas les armes. Elle était la proie de l'anarchie, de la famine, elle manquait de tout. Elle semblait vouée à un long dénuement, et pourtant, contrairement à tous les pronostics, son relèvement industriel et économique se dessina avec une rapidité qui fit l'étonnement de tous les hommes qui l'étudièrent.

CHAPITRE II

Les matières premières : Fer et Charbon. La socialisation des mines.

Si l'Allemagne a été vaincue militairement, elle ne l'a pas été sur le terrain économique et industriel. La guerre lui a laissé des usines intactes, des ingénieurs consciencieux et travailleurs, et des chefs d'industrie entreprenants.

Aussi, les Allemands, avec la ténacité qui les caractérise se sont immédiatement remis au travail, pour « convaincre le monde » suivant le mot du *Vorwaërts* (14 novembre 1920) « qu'ils ne sont pas des Epigones, mais capables de faire quelque chose de grand et de neuf avec leurs seules forces ».

L'issue de la guerre, et les conditions du Traité de paix, eurent pour conséquence de priver l'Allemagne d'une matière première dont elle a besoin en quantités énormes : le minerai de fer. Le fer est à la base de la civilisation moderne.

Tout est en fer, en Allemagne encore plus qu'ailleurs, depuis les halles des grandes gares de chemins de fer qui font l'orgueil des cités germaniques, jusqu'au moindre des instruments journaliers.

Et pourtant, on pouvait se demander où l'Alle-

magne trouverait à nouveau ce fer, puisque la Lorraine entière, avec ses 21 millions de tonnes annuellement extraites, lui échappait, en même temps que le Luxembourg sortait de son orbite. Il ne lui restait presque rien : les minerais calcaires de la Lahn et du Siegerland, quelques exploitations éparses en Wurtemberg ou en Silésie, incapables de donner leur nourriture quotidienne aux ventres affamés des grands hauts fourneaux de Westphalie.

Déjà nos industriels se croyaient maîtres du marché allemand et s'apprêtaient à lui expédier en abondance la minette lorraine, pour recevoir en retour les cokes durs de la Ruhr, indispensables à la marche de leurs usines. Il n'en fut rien. Dès le mois de décembre 1920, on pouvait lire dans le *Berliner Börsen Kurier* et la *Kölnische Volkszeitung* un entrefilet d'aspect insignifiant qui racontait que, l'approvisionnement en minette s'étant beaucoup amélioré depuis quelque temps dans les usines de Westphalie, les mines luxembourgeoises étaient en partie forcées d'arrêter leur exploitation. Les quantités offertes par les Français avaient dû être refusées pour la première fois depuis la fin de la guerre, d'autant plus que les prix des livraisons de Lorraine étaient les mêmes qu'auparavant, et s'élevaient, selon la qualité de 16 à 20 francs la tonne, tandis que le minerai luxembourgeois ne coûtait que 11 à 12 fr.

Que s'était-il donc passé? Simplement ceci : les ingénieurs westphaliens avaient remarqué qu'il suffisait de mélanger en proportions convenables des minerais suédois à forte teneur aux minerais pauvres et calcaires du Siegerland, pour obtenir comme auparavant de la fonte et de l'acier.

Il faut bien retenir que, si les usines allemandes

sont outillées pour traiter les minerais phosphoreux de Lorraine, ce n'est pour elles qu'un commodité de s'en servir : ce n'est pas une nécessité. Elles y trouvaient avantage parce qu'elles vendaient comme engrais phosphatés les scories des hauts-fourneaux convenablement pulvérisées. Mais, prises entre deux nécessités, ou bien payer très cher, à cause du change, un minerai étranger, qui rendrait inutiles les minerais nationaux et les obligerait quand même à en acheter en Suède ; ou bien cesser le commerce des scories, elles avaient préféré la seconde éventualité et changé la composition des lits de fusion.

Des recherches minutieuses furent faites, dès 1919, pour trouver en Allemagne de nouvelles mines de fer. Les grosses firmes, Thyssen en particulier, y dépensèrent des sommes importantes. L'Etat n'hésita pas à y consacrer 15 millions de marks. Elles furent couronnées de succès. On découvrit de nouveaux gisements en Wurtemberg et en Bavière. On accrut l'exploitation de ceux déjà connus. Puis des marchés à long terme furent passés avec la Suède pour la fourniture de minerais à forte teneur. Nos industriels lorrains restèrent avec leur minette sur le carreau de mines.

Comme, par suite de la perte de divers territoires, la consommation de ce métal a diminué en Allemagne de 18 millions de tonnes, et la production de 20 millions, il ne restait qu'un déficit de 2 millions à combler. L'opération que nous venons d'expliquer y parvint très facilement et rétablit l'équilibre entre la production et la consommation.

Mais pour alimenter les hauts-fourneaux, il

faut aussi le coke, et par conséquent, la houille d'où on l'extrait.

Les Allemands se plaignent constamment de la situation intolérable qui leur est faite, par suite du manque de houille, dont la pénurie entrave leur vie industrielle et économique.

Examinons le problème, à l'aide des chiffres statistiques publiés.

La production allemande de houille était, en 1913, de : 190.109.440 tonnes. Après avoir ajouté à ce total celui de ses importations, et retranché la quantité exportée, on arrive à une consommation intérieure de 155 millions 1/2 de tonnes environ.

Or, les territoires détachés du Reich et la Haute-Silésie, consommaient à la même époque 35 millions et demi de tonnes de combustible. L'Allemagne, dans sa superficie actuelle, avait donc besoin, avant la guerre, de 115 millions 1/2 de tonnes, dont il faut défalquer environ 6 millions de tonnes employées par les chemins de fer des provinces désannexées, et nous serons généreux en n'évaluant qu'à 2 millions de tonnes la somme de combustible qu'aurait employée la flotte militaire et marchande.

Nous arrivons ainsi pour l'Allemagne actuelle, à une consommation annuelle de 107 millions 1/2 de tonnes environ.

D'autre part, les mêmes territoires détachés de l'Allemagne produisaient avant la guerre (y compris la Haute-Silésie) 50.000.000 tonnes. L'Allemagne actuelle, prise à la même époque, produisait donc 131 millions. Il lui restait une marge de 16 millions de tonnes.

Appliquons ces données à l'Allemagne de 1920. Pendant cette dernière année, elle a produit, sans

la Silésie, 98.000.000 de tonnes de houille, auxquelles il faut ajouter 12.000.00 de tonnes de Haute-Silésie Elle en possédait donc 110.000.000. D'autre part, elle doit en livrer 24 millions de tonnes aux alliés, suivant les décisions de Spa. Il lui restait pour sa consommation intérieure, 88 millions de tonnes.

Mais l'Allemagne a considérablement développé sa consommation de lignite. Celle-ci était de 90 millions 1/2 de tonnes pour 1913, répondant à 27 millions de tonnes de charbon. Elle en produit en 1920, 111 millions 1/2 de tonnes, correspondant à 33 millions de tonnes de charbon.

Au total, l'Allemagne peut consommer, toutes charges déduites, plus de 121 millions de tonnes de combustible, au lieu de 134,5. Son déficit est donc de 13 millions de tonnes ; soit un coefficient de 86 % par rapport à ses besoins normaux.

Remarquons, d'autre part, que ce déficit n'est que passager. L'Allemagne intensifie chaque année sa production. En 1919, elle a produit 107,7 millions de tonnes de houille ; en 1920, 129,9, soit une augmentation de 20 millions de tonnes.

Il ne faut pas oublier que dans les années qui ont précédé la guerre, l'Allemagne augmentait sa production charbonnière de 8 millions de tonnes par an. Les richesses de ses mines sont considérables. Non seulement un grand nombre de gisements, tant dans la Ruhr qu'en Haute-Silésie, sont encore inexploités, mais les méthodes d'extraction peuvent être de beaucoup améliorées et tiennent justement à la trop grande richesse du sous-sol. En effet, on néglige, en Haute-Silésie les couches qui ont moins de 2 mètres d'épaisseur, quand en France on exploite celles de 50 et même

de 35 centimètres, et il convient de rappeler que pendant la guerre la France a augmenté son extraction de houille de 30 %, en utilisant des mines, dont la meilleure ne valait pas la plus mauvaise des mines allemandes.

La production de charbon et de lignite en Allemagne peut se développer dans de telles proportions que ce pays sera le plus gros exportateur de charbon du vieux continent.

Il y a, en outre, lieu de croire que la production houillère s'améliorera encore pour plusieurs raisons : le nombre des mineurs s'est considérablement accru : il a passé de 474.000 en avril 1920 à 491.000 en juillet.

Une nouvelle augmentation des effectifs ouvriers est prévue. Un grand nombre de sociétés ont inscrit à leur budget de 1920 de très fortes sommes pour la construction de logements ouvriers. Ainsi, Krupp leur consacre 20 millions de marks ; le Gutehoffnungshütte 15 millions, le trust Hoesch 16 millions.

Des mesures ont été prévues, d'autre part, pour assurer un meilleur emploi des combustibles autres que la houille : bois, tourbe, huiles minérales. L'électrification d'un grand nombre de voies ferrées est actuellement à l'étude et la réalisation de ces travaux est déjà en voie d'exécution. On ne peut donc pas dire que l'Allemagne manque de houille, et les économies de combustibles qu'elle réalisera de divers côtés lui permettront d'en consacrer devantage aux besoins de son industrie.

La question de production houillère se double d'un important problème social : la socialisation des mines Il a fait couler des flots d'encre de l'autre côté du Rhin, et suscité de nombreux projets. Aucun, jusqu'ici, n'a abouti, soit par suite

de l'opposition des propriétaires des mines, soit à cause du mécontentement des syndicats ouvriers ou de certains députés.

Une première commission, chargée d'étudier un projet de loi, se réunit au début de 1919. Elle était composée de sept membres. Elle aboutit seulement à demander l'établissement d'un Conseil National du Charbon (Reichskohlenrat). Elle avait donc fait dévier ses attributions et prévu un organisme central de distribution de la houille.

Néanmoins, elle avait posé des bases qui furent reprises par les lois d'Empire du 23 mars et du 21 août 1919. Elles instituèrent un essai d'économie commune du charbon et un contrôle de la vente. Les propriétaires des mines furent astreints à se grouper d'après les districts miniers, en syndicats dont l'ensemble donna naissance au Reichskohlenrat de 60 membres.

Après le coup d'état Kapp, une deuxième commission de socialisation fut nommée le 15 mai 1920. Elle comprenait cette fois 23 membres. Elle admit provisoirement le maintien du capital privé dans les exploitations minières, mais vota à une faible majorité la suppression des bénéfices distribués au capital par les mines de houille et de lignite, les cokeries et briquetteries, dans un délai de 30 ans, de façon à laisser aux doctrines économiques la faculté de recevoir la double consécration du temps et de l'expérience.

Deux projets furent soumis à cette commission, l'un par Rathenau, l'autre par Lederer et Hilferding.

Le projet Rathenau préconisait une socialisation graduelle des mines, en trente années, au bout desquelles elles seraient rachtées à leurs propriétaires. Ceux-ci continueraient l'exploitation

mais contrôlés par le Reichskohlenrat qui leur achèterait le charbon à un prix fixé par lui.

Lederer et Hilferding, au contraire, étaient partisans d'une étatisation immédiate. Le Reich devait exproprier les possesseurs de mines qui recevraient en paiement des obligations de l'Empire. Le Reichskohlenrat prendrait en main l'exploitation des houillères.

Le Conseil Economique d'Empire et le Conseil d'Empire des Charbons nommèrent alors une nouvelle commission, en octobre 1920, dans le but de discuter les projets Stinnes et Lederer-Hilferding. Ils déplaisaient tous deux aux industriels qui leur répondirent par un troisième, rédigé par Hugo Stinnes.

A son tour, la Commission nomma une sous-commission comprenant parmi ses membres trois propriétaires de mines, deux mineurs, un représentant des consommateurs.

On examina le projet Stinnes. Revenant à son idée de la concentration verticale, ce dernier proposait de généraliser la conception des Mines-Usines. On arriverait ainsi à livrer à très bon compte du charbon à l'industrie, par suite de la liaison existant entre mines et usines. L'état recevrait une part de 10 % sur les bénéfices. Les ouvriers seraient admis aux bénéfices, par l'octroi d'actions de 100 marks. Si la sous-commission adopta ce projet à l'unanimité moins une voix, il n'en alla pas de même lorsqu'il revint à la commission. En réalité, il transformait la socialisation en une vaste entreprise capitaliste, et risquait de soumettre au joug de Stinnes et quelques autres, bon nombre de patrons. Aussi, ouvriers et propriétaires votèrent contre lui.

Le délégué ouvrier Werner reprit alors, en le

modifiant, le projet Lederer-Hilferding de socialisation immédiate. Les mines expropriées seraient exploitées par des Conseils d'administration de fonctionnaires, consommateurs et ouvriers. On accorderait aux mineurs une prime à la production. Au contraire, un projet Beckmann demandait l'expropriation, puis l'affermage des mines suivant une redevance proportionnelle au prix du charbon.

Enfin, l'ancien directeur des usines Thyssen en Normandie présenta un dernier projet. Considérant comme impossible la socialisation du charbon sans celle du fer, il proposait l'expropriation d'environ 15 % des établissements miniers et métallurgiques. Ces entreprises constituées en Sociétés par actions et dirigées par des Conseils mixtes d'ouvriers et d'employés, devant en principe produire moins cher que leurs concurrentes, amèneraient par la force des choses la socialisation entière de toute l'industrie allemande.

Sur ce projet, aussi bien que sur les autres, on ne put s'entendre. Une nouvelle commission de 14 membres se réunit à Essen en 1920. Les données exactes manquent sur son activité. La question de la socialisation n'a pas été résolue. Elle sommeille.

CHAPITRE III

Concentration. Intégration.
Les grands trusts allemands.

Au moment où la guerre prit fin, l'industrie allemande qui avait fonctionné pendant toute sa durée dans des conditions à peu près normales grâce aux commandes de l'état, se trouve subitement en face d'une périlleuse situation. Les troubles sociaux, les grèves ouvrières, la baisse formidable de la valeur du mark, amenèrent une sous-production de fer et de charbon, en même temps que s'élevait le prix de ces deux matières premières. En un an, l'hématite monta de 325 à 2338 marks la tonne. En même temps, le charbon gras passait de 50 à 227 marks.

La réorganisation des industries allemandes était devenue nécessaire, parce qu'il fallait leur assurer, avant tout, à des conditions aussi avantageuses que possible, la livraison des produits bruts indispensables à leur marche. En un mot, les firmes importantes s'efforcèrent d'obtenir le contrôle des industries minières, ou de passer avec elles des traités qui les obligeaient à fournir, pendant une période assez longue, une quantité de minerai déterminée, à un prix minimum.

Cette transformation s'accomplit sous deux formes : la concentration et l'intégration.

La concentration a été mise en œuvre depuis de longues années. Elle a présidé à la formation des grands trusts américains. Elle consiste à réunir sous une même direction des industries semblables.

Dès 1917, elle se manifeste en Allemagne d'une façon remarquable par la formation de l'Anilin Konzern, qui groupe en son sein les sept établissements de produits chimiques les plus considérables de l'Allemagne. Ce sont : les anciens établissements Meister Lucius et Brünig à Wöchst-sur-le-Mein, au capital de 54 millions de marks portés à 90 millions ; la Badische Anilin und Soda Fabrik, qui éleva son capital dans la même proportion ; les anciens établissements Bayer, à Leverkusen près Eberfeld; la fabrique Léopold Casella et C°, de Francfort-sur-le-Mein, dont le capital passa de 30 à 45 millions de marks ; la Société Anilin, à Berlin-Treptow (capital porté de 17,8 à 33 millions de marks) ; la fabrique Griesheim Elektron, à Francfort-sur-le-Mein (capital élevé de 16 à 25 millions) ; les anciens établissements Heileter Mer Chemische Fabrik, à Nerdingen (capital porté de 8 à 10 millions). Le capital de l'Anilin Konzern passait ainsi de 235,8 à 383 millions de marks.

Mais, à cette concentration *horizontale*, les promoteurs de la réorganisation industrielle allemande ajoutèrent la concentration *verticale*, de façon à réunir en un seul groupement des usines appartenant aux trois échelons de la production : matières brutes, transformation, produits fabriqués.

Plusieurs modalités interviennent dans la constitution de ces trusts.

Tantôt, une société fusionne avec une autre qu'elle absorbe purement et simplement. Elle augmente en même temps son capital d'une somme correspondante à la valeur de la société englobée.

Tantôt, la fusion n'a pas lieu immédiatement. Le contrat stipule qu'elle ne se produira qu'après un certain délai fixé par avance.

Une autre méthode plus économique consiste à acquérir le contrôle d'une affaire par l'achat d'un peu plus de 50 % de son capital actions.

Enfin, une formule très en faveur est l'établissement entre deux ou plusieurs sociétés d'une communauté d'intérêts. Elles mettent en commun leurs bénéfices qu'elles répartissent ensuite au prorata de leur capital social respectif.

La nouvelle doctrine, mise aussitôt à exécution dans des proportions colossales, aboutit à placer entre les mains d'une dizaine de consortiums plus des deux tiers de toute l'industrie allemande.

De plus, conformément au traité de Versailles, des groupes français rachetèrent aux Allemands une part considérable de leurs industries dans le bassin de la Sarre, laissant entre leurs mains de nombreux capitaux disponibles, qui facilitèrent la réalisation de leurs projets.

Examinons les résultats de leurs efforts.

A tout Seigneur tout honneur. Hugo Stinnes d'abord. Sa renommée mondiale date d'hier. Aujourd'hui, son nom s'étale en première page de tous les journaux. Ce diable d'homme est partout. Il domine l'industrie minière et la métallurgie allemande ; il s'annexe l'industrie électrique. Il a ses banques, ses journaux, ses fabriques de

papier, ses forêts. Il a des idées sur tout ; et le plus dangereux pour nous, c'est qu'il met toute sa puissance et sa ténacité à les réaliser.

Il a son plan de socialisation et il le met à exécution. Qui sait, s'il ne fonctionnera pas, avant que le gouvernement de Berlin ait fait sortir le sien des brouillards de la Sprée.

Il a une politique dont les visées sont considérables, à en juger par le nombre de journaux achetés par lui, ou à sa solde : on parle de 64 à 70 quotidiens.

Enfin, il a une politique industrielle. C'est lui le grand maître de la double doctrine de la concentration et de l'intégration. Appuyé sur les puissantes sociétés Gelsenkirchen et Deutsch-Luxembourg, il dispose des matières premières, houille et fer, nécessaires à toute industrie. Qui sait, s'il ne rêve pas d'asservir l'industrie allemande toute entière, et même l'industrie française.

Si l'on pouvait lire dans le cerveau de Stinnes, il ne faudrait pas s'étonner d'y déchiffrer une phrase dans le genre de celle-ci : « Hugo Stinnes, Directeur du Trust minier métallurgique et électrique franco-allemand ». Au fond, c'est bien ce qu'il avait proposé à M. Millerand, l'été dernier, à Spa. Il lui a tout simplement exposé un projet grandiose d'étroite association qui engloberait les intérêts français et allemands, du charbon et du fer, pour contrôler la production européenne des matières premières. « L'impression sur Millerand, qui n'est pas un homme d'affaire, fut très forte », dit le *Berliner Tageblatt* du 9 septembre 1920. Or, on ne viendra pas nous dire que Hugo Stinnes, en avançant de semblables propositions, a en vue les intérêts de l'industrie française. Il s'est

montré trop patriote allemand, et trop ennemi de nos industriels pour qu'on puisse y croire un seul instant. N'oublions pas que c'est lui l'homme qui a ordonné, préparé et exécuté la destruction de nos mines et usines en pays envahi.

Nous savons que toute la politique industrielle de Stinnes est basée sur l'idée suivante : donner aux grandes industries les matières premières, charbon et fer, qui leur font grandement défaut aujourd'hui, de façon à leur procurer les moyens de travailler. Or, la France a pris aux Allemands leurs plus riches mines de fer. Mais, il leur en reste encore beaucoup; tous les jours on lit dans les feuilles d'outre-Rhin, le récit d'une découverte ou de l'ouverture d'une nouvelle exploitation de minerai. Elles sont peu importantes, mais elles sont les ruisseaux qui forment la rivière. Les Allemands font venir, d'autre part, du fer de Suède en grandes quantités. Ils y trouvent même leur compte, malgré la perte au change, puisque toutes leurs industries métallurgiques soulignent, pour l'exercice dernier, des bénéfices inespérés. Ils n'en manquent donc pas. La France, au contraire, n'arrive pas à exploiter ses richesses minières, parce qu'elle manque de houille. Il faut en faire venir de la Sarre, de la Ruhr, de la Belgique. Il en faut environ 30 millions de tonnes par an. Qui peut les fournir? Stinnes. Une fois qu'il a fait entrer cette idée dans la tête des industriels français, et qu'il a formé avec eux une association sur la base échange de fer et de houille, Stinnes est le maître chez nous. Il peut menacer nos industriels de les forcer à fermer leurs usines, en empêchant l'envoi du combustible indispensable ; et il ne risque rien de son côté, puisque notre fer, il peut, après tout, s'en passer. L'expé-

rience d'hier est là, pour montrer que l'industrie allemande, avec des moyens limités, peut fonctionner sans le minerai lorrain, tandis que la houille est indispensable à la Lorraine.

Bien plus, supposons (car il faut tout supposer) une nouvelle guerre. Nos industriels lorrains sont annihilés, puisque, en cas d'association franco-allemande pour l'échange des matières premières, la rupture des communications leur coupe toute arrivée de houille, qu'ils ne savent plus où trouver.

Que Stinnes ait des plans politiques gigantesques, dignes d'une cervelle d'Allemand, on peut en être assuré. Ce n'est pas pour rien, qu'après avoir asservi l'industrie allemande, il tente, par une presse à sa dévotion, d'asservir les consciences. Que ces plans soient dirigés contre nous, nous ne pouvons en douter, après les paroles qu'il a prononcées à Spa.

Hugo Stinnes n'est, à proprement parler, ni un nouveau riche, ni un self made man. Son arrière-grand-père Matthias possédait déjà une maison de transport et d'armement. Comme la possession du charbon lui était indispensable pour la mise en marche de ses navires, il fit l'acquisition de quelques houillères.

L'arrière-petit-fils, orphelin de père avant sa majorité, reprit la maison paternelle et montra vite une grande aptitude aux affaires. Dès avant la guerre, il était propriétaire de parts d'actions importantes dans les usines Deutsch Luxemburg et dans celles de Dortmund. Toutefois, à cette époque, on n'évaluait encore sa fortune qu'à une trentaine de millions de marks. C'est dire qu'il venait bien loin derrière Bertha Krupp ou Thyssen.

La guerre, et même la débâcle qui la suivit, servirent ses intérêts au delà de toute espérance. Au moment de l'invasion de la Belgique, le gouvernement allemand exigea la prise de possession des industries belges par des capitalistes allemands. Stinnes se joignit à Krupp et à quelques autres gros industriels pour exploiter toutes ces richesses. C'est ainsi qu'il reçut pour quelques millions les gisements houillers de la Campine, des usines à gaz, des exploitations hydrauliques et électriques, des chantiers de constructions navales. Il y récolta d'importants bénéfices. Après l'armistice, tout ce qu'il possédait en propre en Belgique, en Luxembourg et en Lorraine, fut soumis à la vente forcée, et transformé en valeurs étrangères. Dès lors, Stinnes avait en main un énorme capital qui allait lui permettre de développer ses plans.

La gigantesque machine créée par lui sous le nom de Trust Electro-Minier met en œuvre un capital qui dépasse deux milliards et demi de marks. Ce consortium est né de la réunion du trust Stinnes, Rhein-Elbe-Union, avec les industries électriques Siemens-Halske A. G. et Elektrizitäts A. G., autrefois Schuckert et C°, englobant la filiale commune de ces deux dernières sociétés, Siemens-Schukert-Werke G. m. b. H.

Chacune de ces Sociétés est déjà une agglomération d'usines importantes.

Le trust Rhein-Elbe-Union, fondé par Stinnes en 1920, est la réunion des Gelsenkirchener Bergwerks A. G. et des Deutsch-Luxemburgische Bergwerks und Hütten A. G.

La Gelsenkirchen s'était livrée uniquement a l'exploitation de la houille jusqu'en 1904. Vers cette époque (1903-06), elle fusionna avec le

Aachener Hütten Verein et le Schalke Verein qui lui apportèrent des hauts fourneaux, des installations métallurgiques, laminoirs, tréfileries, etc. Avant la guerre, elle tenait la tête du Consortium minier. Son programme, dès cette époque, était colossal. Il comportait, dès 1911, 60 millions de constructions nouvelles. En 1914, elle produisait 10 % du charbon total du Syndicat rhénan westphalien des charbons ; soit environ 10 millions de tonnes. Depuis le traité de Versailles, elle a perdu ses installations en Luxembourg Arbed.

De son côté, la Deutsch Luxembourg est sortie en 1901 de la fusion des Sociétés Zechen Tannen baum et Differdingen, cette dernière, perdue depuis la guerre. En 1910, elle s'adjoignit la Dortmünder Union, intéressante, mais sans puissance financière. Plus tard, elle s'allia avec deux sociétés perdues depuis la guerre : les Mosel Bergwerks Gesellschaft et Rümelingen Hochofen Werke. Sous l'influence de Hugo Stinnes, elle se tourna vers la mer. Elle s'associa les Nordsee Werke (construction de navires) et la Mitgard in Bremen, et s'assura le contrôle des Hohenzollernhütte in Emden. Toutes ces usines forment elles-mêmes des groupes complexes.

Ce n'est pas tout. Une fois construit, le trust Rhein-Elbe-Union débuta par un coup de maître. Grâce à la complicité d'un banquier berlinois, Stinnes acheta la majorité des actions des Bochumer Verein für Bergbau und Gusstahlfabrikation. Cette opération lui coûta, dit-on, la somme coquette de 230 millions de marks. La Société de Bochum, au capital de 45 millions marks, fondée en 1854, est encore une énorme machine, qui renferme en son sein une quantité d'industries.

De plus, depuis peu, la Commerz Bank a vendu

à Stinnes 10 millions d'actions du Braunschweigische Kohlenberg-Werke à Helmstedt, appartenant à un consortium de l'ancienne Mitteldeutsch Privatbank. La Commerz Bank entre, en compensation, dans le consortium des banques affiliées à la Rhein-Elbe-Union ; elle faisait déjà partie du consortium Schuckert, et avait une place au Conseil d'administration de la Gelsenkirchen, et de la Deutsch Luxembourg.

Stinnes a également acquis la fabrique de pierres ponces de Besigheim (Fab. für Walze u. Bimesteine Besigheim). On parle d'un projet de main-mise de la Deutsch Luxembourg, sur la Société houillère Essener Steinkohlen Bergwerke. Il aurait également acheté une partie des actions du Mühlheimer Werksverein et entreprendrait l'accaparement des houillères Graf Schwerin pour un total de 100 millions.

On avait à peine appris la fondation de la Rhein-Elbe-Union, qu'un nouveau coup de tonnerre vint éclater au milieu du monde industriel allemand : la nouvelle de la formation d'un consortium électro-minier, par l'union Rhein-Elbe-Union, avec le groupe Siemens-Schuckert. Ce dernier, comparable comme activité et comme extension à l'Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft, manifeste sa puissance de Berlin à Münich. Voici son histoire pendant les dernières années écoulées. En 1903, les usines bien connues, Siemens und Halske A. G. à Berlin, s'allièrent à celles de Schuckert Elektrizitäts A. G. autrefois Schuckert C°, à Nuremberg, pour créer une nouvelle société : les Siemens Schuckert Werke G. m. b. H., s'occupant uniquement d'électricité à haute tension. Les deux sociétés restaient indé-

pendantes, en ce qui concerne les exploitations électriques à basse tension.

Siemens, pour sa part, contrôle les usines Bergmann depuis quelques années. Il va la main dans la main avec l'A. E. G. Il est intéressé à une quantité d'industries connexes :

Ver. Lausitzer Glaswerken, fabrique de lampes électriques ;

Elektro-Treuhand A. G.;

Akkumulatoren Fabrik Hagen, etc...

Ajoutons que les trois sociétés Siemens, Halske, Elektrizitäts A. G., et Siemens Schuckert, comportent un capital actions d'environ 291 millions de marks, et qu'elles contrôlent une foule d'autres entreprises; en particulier, la Kontinental für Elektrische Unternehmungen.

Veut-on quelques chiffres, qui puissent donner une idée de la puissance financière du Consortium Electro-Minier?

Voici actuellement les capitaux-actions des principales sociétés que le composent :

Gelsenkirchen	260	millions	marks
Deutsch Luxemburg...	260	—	—
Siemens, Schuckert et Siemens - Schuckert réunis	291	—	—

Le bilan de la Deutsch Luxemburg, à lui seul, accuse un bénéfice net, pour l'exercice 1918-19, de 16.111.293 marks ; et pour l'exercice 1919-20, de 27.404.371 marks. Elle a distribué, en 1919, un dividende de 10 %, et en 1920, de 3 % seulement.

Tout ceci date d'hier, et le Consortium électro-

minier continue toujours à s'agrandir. On apprit, aussitôt après sa formation, l'acquisition par lui de la majorité des actions des aciéries bien connues Gebr. Böhler und C° et la jonction des mines Harpener à la Gelsenkirchen.

Ainsi, Stinnes a réalisé, semble-t-il, l'intégralité de son programme. A la concentration horizontale, réunissant sous une même égide, des usines qui travaillent dans des industries similaires, il a ajouté la concentration verticale. On produit, dans son trust, les matières premières, charbon et fer, puis la fonte et l'acier, et enfin, les produits finis, quels qu'ils soient, depuis les locomotives, les navires, les automobiles, les dynamos, jusqu'aux lampes électriques, et aux boulons les plus minuscules, en passant par tous les degrés des industries métallurgique et électrique.

Nous n'avons envisagé pourtant qu'un côté de l'activité de cet homme. Mentionnons, tout d'abord, qu'un consortium de banques est joint à celui de ses industries.

Puis, à l'aide des ressources gigantesques dont il dispose, Stinnes a accaparé la presse. N'oublions pas, en effet, qu'il siège au Reichstag sur les bancs du parti du peuple. Le *Matin* rappelait, naguère, une caricature représentant deux chevaliers d'industrie, dont l'un disait à l'autre : « Que fais-tu dans la vie? » et l'autre de répondre : « Je crée des organes socialistes indépendants pour les vendre à Stinnes ». Ce qui a pu être vrai ne l'est plus, car Stinnes achète tous les journaux qui lui tombent sous la main : grands et petits, provinciaux ou de la capitale, catholiques ou socialistes. On prétend qu'il a fait l'acquisition, les uns disent de 64, d'autres de 70 feuilles. Ce gros profiteur de guerre, contre

lequel le *Vorwaerts* ne ménage pas ses attaques, a acquis, le 10 juin 1920, la *Deutsche Allgemeine Zeitung*. Il a placé à sa tête le lieutenant de vaisseau Humann, ancien chef du bureau de la Presse au Ministère de la Reichswehr. C'est l'homme qui convient à Stinnes. Il a servi tour à tour Noske le 12 mars 1920, Rapp et Lüttwitz le 13 mars ; l'ancien régime le 18. Il sait se plier à tout. Mais, à côté de l'ancienne gazette semi-officielle, Stinnes en possède bien d'autres. On cite : l'*Augsburg Abends Zeitung*, la *Muenchener Abends Zeitung*, la réactionnaire *Rheinische Westfälische Zeitung* et même la catholique *Koelnische Volkszeitung*. Il a négocié l'achat des établissements Ullstein à Berlin, qui impriment la *Vossische Zeitung*, le *Morgenpost*, et d'autres journaux. Appliquant à la presse les mêmes principes d'intégration qu'à la métallurgie, il s'est procuré des papeteries, des imprimeries, une fabrique de caractères d'imprimerie, des forêts : tout ce qui est nécessaire pour produire, sans passer par autrui, le matériel d'impression.

Puis, cette pieuvre, comme l'appelle le *Times* (12 juillet 1920), a jeté ses tentacules vers l'Autriche et entrepris avec le concours, semble-t-il, de la *Wiener Zeitung*, l'acquisition de la plus grande partie de l'imprimerie Steyermühler, la plus grosse entreprise viennoise de presse, dont les quatre quotidiens (*Neues Wiener Tageblatt, Grande et Petite Volkszeitung, Achtuhrblatt*) tirent ensemble à 350.000 exemplaires.

Les deux dernières actions d'éclat de Stinnes sont tout d'abord, l'achat de 200.000 actions de l'Alpin Montan Gesellschaft, au groupe italien Fiat, pour la somme de 90 millions de lires.

Ensuite, la main-mise sur les fabriques de

papier et cellulose de Kœnigsberg ; Kœnigsberg Zellstoff A. G. et Nord-Deutsche Zellulose-Fabrik.

Son activité dans toute l'Europe Centrale est inlassable. Tantôt, il s'attaque à l'industrie hongroise, tantôt il noue des relations en Tchéco-Slovaquie avec les usines métallurgiques de Wittkowitz. On le retrouve en Roumanie, où il présente des plans magnifiques de réorganisation industrielle sous son égide. Il a des maisons de commerce en Amérique du Sud, ou veut s'implanter au Chili.

Si l'on résume l'ensemble des entreprises placées sous sa direction, on peut les ranger en six groupes : Gelsenkirchen, Deutsch-Luxemburg, Bochum, Siemens und Halske, Alpina, Entreprises particulières de Stinnes. On y compte environ 290 fabriques, 230 houillères, 65 mines, 190 entreprises de transports, 285 usines d'électricité, 160 banques, sociétés commerciales, etc., 120 entreprises diverses.

De son côté, l'ensemble des intérêts possédés par ces industries peut se résumer ainsi :

	Marks
Capital d'Exploitation du Trust Electrominier	1.770.343 270
Capital d'Exploitation des Sociétés filiales	797.533.701
Participations	2.106.401.600
Sous-participations	326.702.960
Entreprises personnelles de Stinnes	758.502.960
Intérêts libres de Stinnes et capital des Sociétés dont il est administrateur	2.220.117.551

Soit un total qui atteint presque huit milliards de marks, plus qu'aucune « royauté » américaine n'ait jamais dirigé.

On voit quelle puissance formidable possède à lui seul Stinnes, pour lequel la presse allemande n'a plus assez d'éloges. L'ancien Kriegsgewinner a été sacré grand homme. On l'appelle le Rockfeller allemand. Ceux qui ne l'aiment pas le craignent. Il est le maître, et c'est tout ce qu'il désire.

Il n'est pas, du reste, le seul dans son genre.

La formation des trusts se développe de toutes parts. Après Hugo Stinnes, il faut mentionner avant tout la *Gutehoffnungshütte*, Peter Klöckner, les frères Stumm, Otto Wolff et Julius Sichel.

Le Dr. Peter Klöckner, conseiller privé, est un remarquable organisateur. Appuyé sur le *Lothringer Hüttenverein*, il a développé son trust avec une incroyable activité. Il commença par en porter le capital de 14 à 72 millions de marks.

En novembre 1920, la *Lothringer Hütten-und Bergwerksverein A. G.*, à Rauxel, a fait l'acquisition totale des *Hasper-Eisen-und Stahlwerke*, au capital de 13 millions, contre paiement de 700 % des actions, soit environ 91 millions de marks. En même temps, le Consortium de banques, adjoint au trust, donne aux actionnaires, au lieu d'une somme d'argent liquide, une action des *Lothringer Hüttenverein* au pair.

Cette dernière Société, ainsi agrandie, a conclu avec la *Bergbaugesellschaft Königsborn A. G.*, au capital de 11 millions de marks, un contrat d'intérêts d'une durée de vingt-quatre ans, dont le but est de fournir du charbon aux usines Kloeckner. La Königsborn fait son bilan indépendant

comme auparavant. La Lothringer lui garantit, pendant la durée du contrat, un dividende minimum de 20 %. Au bout de vingt-quatre ans, la Lothringer aura absorbé la totalité des actions de la Königsborn.

Un contrat semblable a été passé entre le Groupe Kloeckner et la *Georg Marien Hütte*, Société au capital de 18,5 millions marks : 5 hauts fourneaux, 1 four Martin Siemens, 4 fours de 50 tonnes; à Osnabrück, 3 fours Martin, des presses, fabriques de plaques d'acier, etc... De plus, la Georg Marien Hütte possède la mine *Werne*, qui produit des charbons à coke, dont manque la Lothringer Hüttenverein. Cette fusion donne au trust Kloechner la disposition de 5.141.000 tonnes de houille, dans le Syndicat des charbons.

Ajoutons à ces trois usines si importantes les acquisitions suivantes :

Fasson Eisenwalzwerk Mannstaedt, au capital de 11 millions;

Geisweider Eisenwerke, au capital de 4,5 millions;

Dusseldorfer Eisen und Drahtwerke, au capital de 4,8 millions.

En outre, Kloeckner contrôle plus ou moins les :

Maschinen Bauanstalt Humbolt;

Krefelder Stahlwerke;

Maschinen Bauanstalt Humboldt;

Isselburger Hütte A. G.

Pendant la guerre, Kloeckner a absorbé la *Gewerkschaft Quint*, à Trèves.

Le tout forme un ensemble harmonieux, qui réunit tous les genres d'usines nécessaires à la fabrication des métaux, depuis la houille jus-

qu'aux produits finis. C'est un exemple frappant d'intégration.

Les frères Stumm se sont trouvés obligés de bâtir sur de nouvelles bases leur Consortium, à l'aide de leurs industries existant en Allemagne non occupée, à la suite du rétrécissement apporté à la liberté des industriels de la Sarre. Au mois de juin dernier, ils ont porté le capital-action des *Fonderies et Aciéries de Gelsenkirchen* de 9 à 25 millions de marks et cristallisé autour d'elles leur gigantesque trust minier.

Au début de 1920, les frères Stumm possédaient les deux tiers des actions des Aciéries de Gelsenkirchen. Ils semblent l'avoir transformée en machine à fabriquer des capitaux. Nous ne parlerons pas ici de l'usine *Stumm G. m. b. H.*, à Neuen Kirchen, dont 60 % des capitaux appartiennent à un groupe français, et dont ils ne possèdent que 40 %. Il s'agit uniquement du développement de la puissance Stumm en terrain et sous l'influence purement allemande.

Voici l'esquisse des possessions du trust Stumm, qui s'est formé avec une rapidité vertigineuse, et comprend des mines de charbon, des aciéries, des hauts fourneaux, tous les genres d'industries et de fabrication, jusqu'à l'achèvement des machines, des automobiles et des chantiers de navires.

1° *Fonderies et Aciéries de Gelsenkirchen* : hauts fourneaux, machines électrolytiques, laminoirs, marteaux-pilons, presses, et une fabrique de plumes.

La *Gelsenkirchen* a en portefeuille les actions des Sociétés suivantes :

a) Annener Gusstahlwerk : les deux tiers du capital, fonderie, four Martin et Tiegel, marteaux-pilons;

b) La presque totalité des 2 millions m. de capital des *Vereinigte Press und Hammerwerke in Dahlhausen Bielefeld.* Etablissements modernes. Construction de roues et de cercles de roues et une usine chimique à Brackwede-Bielefeld;

c) 30 %, soit 768.000 marks du capital des *Stahlwerk Oeking*, à l'aide desquels les frères Stumm ont forcé cette Société à s'unir à la Gelsenkirchen.

Depuis peu, les frères Stumm ont fait les acquisitions suivantes :

2° *Eisen Industrie zu Menden und Schwerte*, dans le portefeuille de laquelle ils ont trouvé les *Mines de fer de Jakobskrone;*

3° *Westfälische Eisen u. Drahtwerke in Werne bei Langendreer* (Aciéries et Tréfileries Westphaliennes, à Werne), auxquelles appartient la *Aplerbeckerhütte.* Tréfilerie. Puddlage. Trois hauts fourneaux, produisant annuellement 100 000 tonnes de fonte : fours Martin Siemens.

A l'Aplerbeckerhütte, appartient la mine de fer *Zufallig Glück*, qui produit 46 à 47.000 tonnes de fer par an, et la mine de fer *Martensberg*, dont la production s'élève à 14.200 tonnes;

4° La presque totalité des actions de l'*Aplerbecker Aktienverein für Bergbau Zeche Margarethe.*

5° Un nombre considérable des actions des *Gusstahlwerk Witten*, fours Martin et Tiegel, 4 marteaux-pilons, 2 presses, tréfileries, établissements mécaniques, etc...;

6° La totalité du capital-action de la *Rheinisch*-

Westfälische Bau Industrie Aktiengesellschaft. Constructions aériennes et souterraines, fabrique de béton, construction d'usines, creusage de mines;

7° Chantiers navals *J. Frerichs et C° A. G.*, à Einswarden;

8° *Nordeutsche Hütte*, à Oslebshausen, près Brême, qui a une influence prépondérante sur les mines de charbon *Admiral*, à Hoerde;

9° 30 % du capital de la fabrique de véhicules lourds automobiles (Deutsche Lasatutomobil-Fabrik A. G.), à Ratingen;

10° *Metallgiesserei A. G. Köln-Ehrenfeld.*

Avant la guerre, Stumm possédait déjà, en plus, les mines de charbon *Minister Achenbach*, sur lesquelles sa domination est presque totale.

On prévoit, dès lors, le développement du trust Stumm, vers l'acquisition de mines, donnant des produits bruts dont il ne possède pas une quantité suffisante pour sa fabrication.

En décembre 1920, la Gelsenkirchen porte son capital à 30 millions, pris par les frères Stumm, qui continuent leurs pas de géants. Une partie de cette somme est destinée à l'achat de la *Fabrik für Eisenbahnbedarf Breune Hausarker u. C°*, à Haspe.

La Société en commandite par actions *Julius Sichel u. C° A.*, à Mayence, possédait, au début de l'année 1920, un capital-actions de 4 millions de marks, élevé ensuite à 16 millions, puis à 50 millions à partir du 1er janvier 1921. Ces nouvelles actions sont prises par un Consortium de Banques adjoint au trust, sous la direction de la Westbank A. G., à Francfort, sous l'obligation d'en offrir 12 millions aux anciens actionnaires,

à raison de trois nouvelles à 325 % pour quatre anciennes. Les réserves avouées s'élèvent à 85,3 millions, dépassant ainsi le capital du trust.

Le Consortium Sichel, qui a un besoin énorme de matières premières, est en liaison avec la Société belge *Ougrée-Marihaye*, à Ougrée; cette dernière possède encore des actions Sichel pour 2 millions de marks.

Sichel est étroitement allié avec le *Schiele Bruchsaler Konzern*, à Homberg. Avec son appui, il a créé, au capital de 2 millions, la Société *Kaltwalzwerk Villingen A. G.*, et fait l'acquisition de 15,6 millions d'actions, sur un total de 20 millions, formant le capital de la Société *Gbr. Schöndorff A. G.*, à Düsseldorf (fabrique de meubles et de wagonsi.

Toutes ces acquisitions ont nécessité non seulement l'augmentation du capital de la Société Julius Sichel, mais de ceux des Sociétés sœurs, qui ont été portés :

Sichel und C° G.m.b.H., à Mayence, à 2 millions;

Julius Sichel und C° G.m b.H., à Duisbourg, à 1 million;

Weil G.m.b.H, à Lahr (Bade), Münich et Stuttgart, à 1,2 million;

Metall-Chemie G.m.b.H., à Düsseldorf, à 1 million;

Chemische Fabrik für Hütten-Produkte A.G., à Düsseldorf, à 2,5 millions.

Chemischen Fabriken Worms A.G., à Francfort, à 5 millions.

Les filiales de Luxembourg et Esch ont été transformées en Sociétés indépendantes. La première est devenue le *Comptoir des Fers et Métaux* S. A., au capital de 3 millions de francs; la

seconde, *Quincaillerie d'Esch S. A.*, au capital de 1,5 million.

Parmi les nouvelles acquisitions de Sichel, il faut mentionner : la majorité des actions de la Société par actions *Verzinkerei und Eisenkonstructionen*, anciennement Jacob Hilgers, à Rheinbrohl; des intérêts importants dans la firme métallurgique *Jakob Liegler G.m.b.H.*, à Cologne; dans la *Johannesfelder Hütte Arno Loos*, à Erfurt.

Sichel a, de plus, passé un contrat d'intérêts avec les *Suddeutsche Oelwerke J. Götzinger C°*, à Fribourg-en-Brisgau.

Pour satisfaire aux besoins pécuniaires de son trust, la Compagnie Sichel a acheté, avec l'aide de la National Bank für Deutschland, à Berlin, la majorité des actions de la *Deutsche Palästina Bank*, changée en *Westbank A.G.*, avec siège à Francfort-sur-le-Mein et 34 millions d'actions nouvelles.

Enfin, hors d'Allemagne, Sichel a une influence déterminative sur la Société suisse nouvellement créée à Lucerne : *Aktien Ges. für Industrie Werke*, au capital de 2 millions de francs, porté à 12,5 millions en septembre 1920, et sur lesquelles il en possède 10 millions dans son portefeuille. Le Consortium Sichel contrôle un capital supérieur à un milliard de marks.

L'importante société Gutehoffnungshüte à Oberhausen, appartient en propre à la famille Haniel. Cette grande entreprise minière occupe une place importante dans la production du charbon et du fer. L'issue de la guerre l'a privée d'une partie de ses exploitations. Depuis, elle a doublé son capital-action, porté à 80 millions de marks.

Malgré cela, et malgré les pertes éprouvées, elle a pu distribuer un dividende de 20 %, portant sur le dernier exercice, ses gains nets dépassant 57 millions. Ce sont là des chiffres imposants. Sur cette somme, 15 millions ont été consacrés à des œuvres diverses, en particulier des constructions de logements.

La Gutehoffnungshütte, elle aussi, est entrée dans la voie de la trustisation. Elle a conclu un contrat d'intérêts avec la *Fabrique de Machines de Esslingen*, et, du même côté, conclu une étroite alliance avec la *Maschinen Fabrik Augsburg Nürnberg*, dont elle a acheté la majorité des actions. Cette dernière Société avait élevé récemment son capital de 46 à 100 millions de marks, et parle d'une nouvelle augmentation qui la doublerait.

De plus, rappelons que la Gutehoffnungshütte possède la majorité des actions de la puissante Société *Deutsche Werft A. G.*, à Hambourg (Chantiers Navals), et la *Oberhausener Gesellschaft.*

Auparavant, les Haniel avaient pris une part d'intérêt considérable aux Eisenwerk Nürnberg (métallurgie); aux usines qui travaillent le cuivre, *Kupferwerk Osnabrück*, et à l'usine Nietenfabrik Ludwig Möhling, à Schwerte.

Haniel n'a pas hésité à entrer en concurrence avec Stinnes. L'achat récent par lui de la Augsburg-Nürnberg Maschinengesellschaft fut un bel épisode de cette lutte. Chacun des deux capitaines d'industrie poursuit le rêve de réaliser le trust de de la fabrication des locomotives et des wagons. Tous deux avaient jeté les yeux sur la même usine. Haniel était appuyé sur la Société Rhein-Metall, de Düsseldorf, et disposait, dans cette

ville, de nombreux appuis. Stinnes, de son côté, comptait surtout sur ses amis de Berlin Un instant, on crut qu'il arriverait le premier au but. Mais Haniel, rétablissant l'équilibre à son profit, emporta de haute lutte les usines d'Augsburg-Nurnberg. Il ne s'arrêta pas en si beau chemin, et réunit aussitôt après, à ses possessions de la Gutehoffnungshütte, les hauts fourneaux Hapag et ceux de Souabe. Stinnes, membre du Conseil d'administration de la Hapag, démissionna et fut incontinent remplacé par Haniel. Ce dernier recherche, pour l'instant, les actions de la fabrique de wagons Egerdorf, à Hanovre.

Stinnes et Haniel ne sont pas seuls à acheter des usines qui fabriquent locomotives et wagons. La Société Phönix cherche à englober la Rhein-Metall, importante affaire dont il a été question plus haut, qui produit par mois 30 locomotives et 300 wagons. Mais Krupp, fortement intéressé dans Phönix, a aussi un mot à dire dans cette combinaison. Enfin, Phönix pense à absorber la fabrique de machines Humboldt, de Cologne, dont elle a déjà acquis une grande partie des actions.

Cette concurrence n'empêche pas Haniel de marcher de l'avant. Les journaux allemands estiment que son activité n'est pas arrivés à son terme. En tous cas, dès aujourd'hui, il peut, grâce à son organisation, produire depuis le charbon jusqu'aux objets les plus finis, et aux produits chimiques, en particulier l'ammoniaque.

Krupp s'est tenu d'abord à l'écart du mouvement de concentration industrielle pour deux raisons. Il a été très touché par le traité de paix. En second lieu, le mouvement de concentration a pour but de réunir sous une même direction

trois opérations : production, transformation, affinage; ce qu'il a depuis longtemps réalisé.

Néanmoins, Krupp a acquis, à Schiertleben, près de Merseburg, de vastes terrains, qu'il destine à la construction de nouvelles usines. Il va acheter la totalité des houillères Helene-Amelie, auxquelles il était déjà intéressé. Il aurait, dit-on, des vues sur la Société des Laminoirs Westphaliens. Il a installé de nouveaux comptoirs dans différentes villes : à Berlin, le Kruppches Verkauf Kontor für Motorfahrzeuge; à Essen, la Van Eupen Kraftfahrzeug Betriebs Gesellschaft. Il a participé à la création de la Société Devon, à Rotterdam, et s'est intéressé aux Passauer Graphitwerke A. G. et Kopfmühle A. G.

Krupp, d'autre part, a résolument dirigé son expansion vers l'Amérique du Sud. On a parlé un instant de son projet d'installer au Chili une importante usine métallurgique.

En décembre 1920, les Etablissements Krupp, les Rheinische Stahlwerke et le Stahlwerk Hoesch Eisen und Stahlwerk Hoesch, à Dortmund, restaient à peu près seuls parmi les grandes industries allemandes, en dehors du mouvement de trustisation. Les établissements Hoesch sont sortis de cette réserve par la conclusion d'un contrat d'intérêt de quatre vingts ans avec le Köln Neussener Bergwerksverein (Usines de charbon). Cette Société, au capital de 49 millions de marks, a récemment mis la main sur les deux tiers des actions de la *Gewerkschaft Trier*, qui entre ainsi dans l'orbite *Hoesch*.

Au cours de l'année 1920, les frères Hoesch ont également acquis les usines *Drahtwerke Avhenlinsburg* et *Hemer Niesenfabrik*.

Ils ont, malgré tout, distribué à leurs 24 mil-

lions de capital-actions un dividende de 24 %, inscrit 15 millions à la rubrique achat de machines et matériel, et dépensé 16 millions pour la construction de logements ouvriers.

Quand nous aurons encore signalé Otto Wollf, les frères Mannesmann, les frères Röchling, Thyssen, Funke, Orenstein et Koppel et la Société Phönyx, qui vient de s'allier à la Société des Aciers Rhénans, nous aurons à peu près épuisé la liste des grandes Associations métallurgiques allemandes.

On mentionne, du reste, de toutes parts, des Associations diverses, par exemple :

Les *Essener Steinkohlen Bergwerke* augmentent leur capital de 40 à 50 millions de mks, pour l'achat de *Gewerkschaft Oespel*. Les *Rütgerswerke*, à Berlin, portent leur capital de 45 à 100 millions de mks et englobent la Höttger-Waldhausen A. G., à Berlin (2,1 millions mks capital).

La *Hannoversche Waggonfabrik*, à Linden-Ricklingen, augmente son capital par l'émission de 13 1/2 millions mks d'actions et 3 millions m. d'actions de préférence, à dividende minimum de 6 % et pluralité de voix, sur 29 M M., et s'adjoint la *Zuckerfabrik Linden*.

La concentration n'est du reste pas limitée aux industries métallurgiques et minières. Elle s'opère dans toutes les branches de l'activité industrielle.

Ainsi, la fabrique bien connue *Badische Anilin* a résolu, tout dernièrement, de se réunir avec d'autres Sociétés du même genre, en un Consortium au capital de 500 millions de marks, auquel elle participe pour 120.085.000 marks. Cette nouvelle fondation, appelée *Société à Garantie Limitée des Fabriques de Matières Azotées*, com-

prend, outre la Badische Anilin : la maison autrefois *Friedrick Beyer C°* (couleurs), la *Société Générale pour la Fabrication de l'Aniline*, à Berlin; les usines *Meister-Lucius und Brünig-Höchst, Léopold Casella*, à Francfort; *Kalle und C°* A. O., à Biebrich; la fabrique chimique *Griesheim Elektron*, et celle anciennement *Weiller*.

Dans le domaine de l'électricité, l'*Aktienelektrizitätsgesellschaft* a acheté, en 1920, les terrains et bâtiments de la fabrique de machines *Oberschönenweise A. G.*, pour y transférer ses installations de transformateurs et appareils à haute tension. Elle a passé des contrats avec les usines *Felten et Guillaume Gaswerk A. G.* Contre deux actions Felten et Guillaume, elle échange trois des siennes.

L'A. E. G., pour lutter contre l'influence du Trust Elektro-Montan, a réussi à constituer un groupement important, en communauté d'intérêts avec les Linke-Hofman Werke et les Rheinische Metall Werke, déjà mentionnés.

Actuellement, l'A. E. G. roule sur un capital de 350 millions de marks.

Les brasseries elles-mêmes se sont associées. A Berlin, la *Schultheiss-Brauerei* a fusionné avec la *Patzenhoferbrauerei;* à Francfort-sur-le-Mein, la brasserie *Henningerstern* avec l'Etablissement *Kempf;* à Munich, l'*Aktien Brauerei zum Lowenbrau* s'était agrandie ces années dernières, de la *Mathaser Brauerei;* l'*Union Brauerei* et la *Kindl Brauerei.* Elle vient maintenant de se joindre à l'*Unionbrauerei Schulein C° A. G.*

L'industrie céramique, à son tour, s'est concentrée. Une Société par intérêt a été créée entre la *Deutsche Ton und Steinzeugwerke A. G.*, à Charlottenburg; sa filiale, *Vereinigten Magnesia-Com-*

pagnie u Ernst Hildebrandt A. G., à Berlin; Pankow et la *Triptis A. G.*, à Berlin. Auparavant, s'étaient déjà unies la *Speckstein u Steatitwerken in Nürnberg-Holenbrunn* et la *Bank für Keramische Industrie*, à Dresde et Berlin.

Enfin il s'est formé un nouveau Syndicat de potasses à Strassfürt, et même, dans un domaine tout différent, un Syndicat de l'industrie des pommes de terre.

Dans les affaires de pétrole, il y a eu association étroite d'intérêts ou fusion entre la *Deutsch Amerikanische Petroleum Gesellschaft* et la *Deutsche Erdoel Aktiengesellschaft*, à la fin de l'année 1920.

Dans le domaine bancaire, de grandes concentrations se sont également opérées pendant ces derniers temps : la *Deutsch Bank* a absorbé et réduit à la situation de simples succursales la *Banque de Hanovre*, la *Banque Privée de Gotha*, la *Banque de Brunswick*. Elle a augmenté sa participation à la *Würtemburgische Vereinsbank*. De son côté, la *Deutsche Nationalbank* de Brême a fusionné avec la *National Bank für Deutschland* de Berlin; la *Commerz und Diskonto Bank* avec la *Magdeburg Privat Bank* et la *Commerz und Privat Bank*, augmentant en même temps son capital de 85 à 200 millions. Des liens étroits se sont établis entre la *Schlesische Handelsbank* et la *Disconto-Gesellschaft*. Tout dernièrement, enfin, la *Bayerische Handelsbank* a fusionné avec la *Bayerische Vereinsbank*, et la *Waren-Liquidation-Kasse* avec la *Malkerbank*, de Hambourg.

De divers côtés, on signale l'absorption de beaucoup de moyennes et petites banques par de grands établissements.

Du côté des banques hypothécaires, il n'y a guère à signaler que la fusion de la *Deutsche*

Grundkreditbank de Gotha avec la *Schwarzburgische Hypothekenbank* de Sondershausen.

Les fusions d'intérêts ont été beaucoup plus nombreuses parmi les Compagnies d'assurances :

La *Nordstern* avec la *Teutonia;*

La *Deutsche Lebensversicherungsgesellschaft*, de Lubeck, avec la *Mecklenburgische Lebensversicherungsbank;*

La *Frankfurter Lebensvers. A. G.* avec la *Deutsche Lebensvers. Bank A. G.* et le *Rentenanstalt* de Darmstadt.

Des communautés d'intérêt se sont établies entre le *Preussische Lebensvers. A. G.* et la *National Allg. Vers. A. G.* de Stettin;

L'*Union Allg. Vers. Ges.* de Berlin et la *Deutscher Lloyd Vers. A. G.* de la même ville;

La *Aachener und Münchener Feuer Vers. Ges.* et la *Vaterlandische und Rhenania* d'Elberfeld.

Entre cette dernière et la *Gladbacher Feuer Vers. A. G.*, la *Dusseldorfer Allg. Vers A. G.* et la *Rheinische-Schlesische Vers. Bank* de Berlin;

L'*Arbeitsgemeinschaft der Friedrich Wilhelm Lebens Vers. A. G.* et la *Deutsche Vers. Bank A. G.* de Berlin.

Toutes ces fusions et tous ces contrats d'intérêts ont été accompagnés d'importants accroissements de capitaux.

CHAPITRE IV

L'Allemagne ne manque pas d'argent. Les augmentations de capitaux. L'activité des banques. Quelques dividendes. L'évasion fiscale.

Toutes les transformations des Sociétés allemandes et leur réorganisation depuis la guerre rendaient nécessaires les dispositions de nombreux capitaux.

L'Allemagne prétend qu'elle n'a pas d'argent lorsqu'on veut lui faire payer les sommes exigées d'elle par les Traités.

L'économiste Alfred Lansburgh publiait, en mars 1921, dans la revue *Die Bank*, dont il est le directeur, un article sur l'importante question des réparations, qui débute ainsi :

« L'Allemagne aura honte, un jour, en songeant qu'à l'époque où l'Entente exigeait d'elle un véritable tribut en guise d'indemnité réparatrice, elle n'a su opposer aux demandes de ses ennemis qu'un *non possumus* répété à tous les échos. »

Et plus loin :

« Croit-on vraiment qu'il existe, à l'étranger, un économiste digne de ce nom, assez dépourvu d'impartialité pour prendre au sérieux l'assurance que l'Allemagne ne peut acquitter les trois

milliards de marks-or que les Alliés exigent d'elle comme premières annuités?...

« Il n'est pas un homme à l'étranger, pas un homme s'entend, qui puisse revendiquer le titre d'économiste, pour croire sérieusement à l'impossibilité pour l'Allemagne d'effectuer les paiements qui lui sont demandés. »

Ainsi, l'une des personnalités les plus éminentes de la finance berlinoise reconnaît qu'il y a de l'argent en Allemagne. Il y en a même beaucoup. Nous allons voir, du reste, que l'épargne allemande, lorsqu'elle est sollicitée, sait répondre dans une mesure insoupçonnée.

Les accroissements de capitaux qui se sont produits, aussi bien dans la banque que dans l'industrie, tiennent à plusieurs causes : l'inflation monétaire et la dépréciation du mark, la nécessité de transformer le matériel industriel adapté à la production de matériel de guerre, l'augmentation des salaires ouvriers, l'accroissement des matières premières, et la nécessité d'acheter celles-ci, aussi bien que les machines, soit au comptant, soit avec de courts délais de paiement.

D'autre part, les grosses Sociétés qui se mêlaient au mouvement de concentration avaient besoin de disponibilités importantes pour acquérir ou englober les usines dont elles jugeaient la possession nécessaire à leur développement ultérieur.

Un mouvement semblable s'était déjà dessiné en 1914, au moment où les industries devaient adapter leur outillage à la fabrication de guerre, et en 1917, année où le Gouvernement tentait d'exécuter le programme d'armement conçu par Hindenburg.

A l'heure actuelle, il ne se passe pas un jour sans que les feuilles industrielles ou commerciales ne signalent un certain nombre de ces opérations. Dans une matière aussi délicate, il est difficile d'avoir des données exactes. Voici, néanmoins, d'après les calculs allemands, le chiffre global des augmentations de capitaux dans l'industrie pendant les dernières années, avec le nombre des Sociétés qui y ont procédé :

	Nombre de Sociétés	Chiffre de l'augmentation de capital en milliers de marks
1913	285	418.455
1914	172	551.939
1915	78	256.538
1916	152	246.536
1917	250	716.399
1918	358	705.043
1919	267	1.069.910

On évalue les accroissements de capitaux, pour 1920, à environ 6.700.000.000 de marks. Ils continuent en 1921 : janvier, 1.368.106.000; février, 1.635.824.000, etc.

Ces chiffres, à eux seuls, sont éloquents. Entrons dans quelques détails :

Le Trust Electro-minier à peine formé pense à émettre pour 500.000.000 de marks d'actions nouvelles.

A côté de lui, dans les industries de toutes

sortes, signalons les accroissements de capitaux suivants, pendant l'année 1920 :

Aktien Elektrizitäts Gesellschaft....	50.000.000
Orenstein et Koppel	15.000.000
Groupe Sichel (sans les Filiales)...	46.000.000
Compagnie Osram (actions)	30.000.000
— — (obligations) ..	70.000.000
Frères Mannesmann	15.000.000
Maschinen Fabrik Augsburg Nurnberg	54.000.000
Lothringen Hüttenverein (Klökner)	58.000.000
Fonderies de Gelsenkirchen (Stumm)	21.000.000
Deutsche Erdoel Gesellschaft (pétroles)	35.000.000
Löwenbrauerei (brasserie Munich).	5.000.000

La Société Phönix augmente son capital d'un quart; la Siemen et Halske double le sien, et émet pour 60.000.000 d'actions.

Ce mouvement a eu sa répercussion dans les établissements bancaires, chez lesquels il a provoqué une nécessité analogue. De plus, les banques avaient à tenir compte, autrement que les Sociétés industrielles, de l'inflation monétaire. Chez la plupart d'entre elles, la valeur des dépôts s'est accrue, dans l'espace d'un an, dans la proportion de 1 à 8 ou 10, par rapport aux dépôts d'avant-guerre, et le montant du chiffre d'affaires s'est accru à peu près de la même façon. Or, si le capital-actions de l'établissement reste le même qu'avant-guerre, il semble, au premier abord, pour quelqu'un qui ne tient pas compte de l'infime valeur du mark-papier, que le rendement de ce capital a approximativement décuplé.

Il y a là une rupture d'équilibre qui se répercute dans la distribution des dividendes. Ceux-ci, comparés au capital, apparaissent colossalement élevés, tandis que, dans la plupart des cas, ramenés à la valeur du mark-or, ils constituent seulement un honnête intérêt. Le désir de ramener à de justes proportions les dépôts, leur capital de garantie et le chiffre des dividendes, a été l'un des principaux motifs qui ont poussé les banques à saisir la première occasion venue pour augmenter leur capital. Le tableau suivant indique les accroissements de capitaux dans les banques allemandes depuis 1913 :

	En milliers de marks
1913	48.974
1914	189.110
1915	2.707
1916	1.150
1917	149.791
1918	22.968
1919	35.613
1920	1.085.870

Les chiffres de 1920 paraissent considérables; mais il faut remarquer qu'ils sont exprimés en marks-papier. Il faut donc les diviser par 10 pour se rendre compte approximativement de la valeur du mark-papier par rapport au mark-or. Néanmoins, même avec cette restriction, ils sont encore bien au-dessus des chiffres d'avant-guerre.

Les banques allemandes, avec beaucoup de prudence, n'ont consenti des avances qu'aux Sociétés de première importance, déjà en possession d'un gros matériel industriel. Elles estiment que les

Sociétés moyennes, fortement handicapées par la crise économique, ne lui survivront pas, si elles n'ont pas su se procurer des débouchés, et succomberont tôt ou tard sous le poids de dettes qu'elles ne pourront supporter. Elles ne consentent que des prêts à long terme. Les communes et les Etats se sont chargés, depuis quelque temps, de jouer le rôle de banquiers pour les prêts à court terme. Ils ont à leur disposition les fonds des Caisses d'épargne et des Banques d'Etat et se sont tronsformés en véritables banques locales de spéculation.

Grâce à ces maniements d'argent, les banques allemandes ont été très actives depuis l'armistice. Il est intéressant d'étudier brièvement les bilans des plus importantes d'entre elles pour l'exercice 1920.

L'établissement de ces bilans se présentait à elles comme un difficile problème à résoudre, car elles devaient y tenir compte de la dépréciation du mark. Le mark de 1921, qui sert à établir les comptes du dernier exercice, n'est plus le même que celui sur lequel on s'est basé pour former le capital de la Société avant la guerre. Par conséquent, il devient illusoire de mettre sur pied un bilan qui n'a pas sa raison d'être, puisqu'il ne donne pas une idée exacte de la situation financière de l'affaire, en employant un même étalon monétaire pour évaluer le capital immobilier, ou liquide, les créances et les dettes actuelles.

A cette difficulté s'en joint une autre. Si la banque emploie résolument le mark-papier pour dresser son bilan, elle arrive à des chiffres d'un ordre de grandeur totalement disproportionné à ceux des bilans précédents. Essayer de ramener les marks-papier à la valeur du mark-or n'est pas

moins difficile, puisque chaque période d'une année a vu le mark à un cours différent. Tous les chiffres à transformer en valeur or devraient donc être affectés d'un coefficient différent. On arrive à une deuxième impossibilité matériele insurmontable.

Enfin, le fisc allemand se dresse et ne connaît ni mark-or ni mark-papier. Pour lui, tout accroissement de chiffres correspond à un accroissement de valeur ou de bénéfice bon à taxer, quand bien même cette amélioration n'est qu'illusoire.

Les banques, dès lors, se trouvaient réduites à des expédients leur permettant de se rapprocher autant que possible de la réalité, sans courir de risques. Elles ont été amenées à truquer leurs bilans.

Examinons celui de la *Deutsche Bank :*

Cet établissement, en 1919, avait porté son capital de 275 à 400 millions de marks qui, joints à ses 450 millions de réserve, lui permettaient de disposer en propre de 850 millions. L'ascension de la banque, extrêmement rapide depuis sa fondation, ne s'est pas arrêtée, en 1920. Successivement agrandie par l'achat de la *Hannoversche Bank, de la Privat Bank zu Gotha*, et de la *Braunschweigische Privat Bank* elle acquit de plus, par voie d'échanges, la majorité de la *Wurttembergische Vereins Bank*. Solidement installée dans l'Allemagne de l'ouest, grâce à ses participations à l'*Eberfelder Bankverein*, à la Banque *Paderstein*, elle tourna son activité vers le sud et participa à la fondation de l'*Innsbrücker Bank.*

Toutes ces acquisitions ne l'empêchèrent point de réaliser d'importants bénéfices. L'année 1920 marque un record dans le chiffre de ses transac-

tions qui se monte à 1.281 milliards au lieu de 428 en 1919. Le chiffre de ses compte-courants pendant la même période, passa de 601.921 à 738.869 sur un bénéfice net de 173,7 millions au lieu de 62,5 en 1919, 72 seulement ont été répartis, donnant un dividende de 18 %.

Le portefeuille commercial s'est accru de 9,7 en 1919 à 16 milliards, constitués en grande partie par des traites sur le Trésor. Les prêts sur marchandises et prêts documentaires se sont élevés pendant la même période de 214 à 535 millions, et les compte-courants débiteurs à 3,2 milliards au lieu de 2. Il y a, chez les commerçants allemands. une tendance actuellement à demander aux banques des crédits beaucoup plus importants qu'autrefois.

La Banque a dû, d'autre part, cacher une part considérable de ses bénéfices sous des rubriques diverses. Ainsi, elle a attribué aux réserves 143 millions, et acquis à l'émission des participations dans un nombre considérable d'affaires diverses dont la seule énumération occupe quatre pages dans le compte-rendu de fin d'exercice. Ce bilan présente nettement les caractéristiques visées plus haut.

L'inflation ne réussit pas, du reste, à expliquer seule l'accroissement de 200 % entre le chiffre d'affaires de 1919 et celui de 1920 ; et, si l'on tient compte que le capital à rémunérer était le double de celui de l'année précédente ; que les réserves ont absorbé plus de 50 % du bénéfice net, on ne peut que constater la situation extrêmement florissante de la *Deutsche Bank* pendant son dernier exercice, correspondant à une reprise parallèle des affaires commerciales.

Prenons un autre bilan ; celui d'une Société

de moindre envergure, comme la *Berliner Handels Gesellschaft* qui, avec un capital de 110 millions, arrivait en 1919 au huitième rang parmi les établissements allemands. Ses dépôts ont monté en un an de 960 à 2.350 millions ; son chiffre d'affaires à 170 milliards ; son capital action 'a pas changé. Elle a distribué 12 % de dividende, mais en réussissant à dissimuler par des artifices de comptabilité une partie de ses bénéfices, qui ont passé aux amortissements et aux réserves. Cette opération a, du reste été difficile à réaliser. Ne pouvant, à cause de la grosseur des capitaux à cacher, constituer un fonds spécial de réserve, elle a attribué 11 millions aux gains divers, et versé aux réserves ordinaires seulement 14 millions 1/2 qui représentent encore 14 % du capital actions.

Remarquons en passant que la *Berliner Handels Gesellschaft* enregistre près d'un milliard de marks au crédit d'étrangers. Il existe donc un mouvement de spéculations formidable sur la hausse du mark. Cette monnaie joue, en Europe centrale, par rapport au mark polonais, à la couronne hongroise ou autrichienne, exactement le même rôle que la livre sterling par rapport au franc; et bon nombre de capitalistes de ces différents pays préfèrent posséder des marks au lieu de leur monnaie nationale encore plus dépréciée.

Le même fait est à relever dans le bilan de la *Dresdner Bank* qui, sur 11.582 milliards de dépôts créditeurs, en possède 4,1 au compte d'étrangers. Cette banque a obtenu en 1920 des résultats excellents. Le chiffre de ses transactions a passé de 400 à 1.060 milliards. Les béné-

fices bruts ont plus que triplé par rapport à 1919 : 423,5 millions au lieu de 136.

En présence de cette augmentation gigantesque des transactions, le Conseil d'administration a proposé d'augmenter de 90 millions le capital de la Banque et de le porter à 350 millions. L'établissement, grâce à ses réserves précédentes et aux 30 millions qu'il vient d'y ajouter, disposera désormais de 500 millions de réserves extraordinaires. On accuse la *Dresdner Bank* d'avoir réalisé, en outre, des bénéfices occultes considérables. Pendant l'exercice 1920, elle a souscrit à 5 emprunts municipaux, 50 émissions d'obligations et 164 émissions d'actions, qui semblent constituer autant de réserves cachées.

Ces quelques exemples semblent suffisants pour esquisser largement la situation des banques allemandes en 1920. On retrouve les mêmes traits plus ou moins caractérisés, dans tous les autres bilans.

Malgré leur activité, les banques n'ont pas distribué des dividendes bien considérables. On remarque les chiffres suivants qui n'ont rien d'excessif :

Berliner Handelsgesellschaft : 12 % ;
National Bank für Deutschland : 10 % ;
Deutsche Bank : 18 %.
Darmstädter Bank : 10 % ;
Dresdner Bank : 12,5 %.

Ils sont tous légèrement supérieurs à ceux de l'année précédente. Nous avons expliqué pour quelles raisons et par quels moyens les établissements financiers s'efforcent de réduire le taux de leurs dividendes.

Mais la situation se renverse du tout au tout, si l'on examine les dividendes donnés à leurs

actionnaires par les firmes industrielles et commerciales. La plupart des industries ont, pour l'année 1920, et dans le Reich entier, distribué des dividendes énormes, sans compter les sommes de toutes natures qu'elles ont consacrées à des amortissements, remboursements, réserves, œuvres d'assistance ; elles ont distribué des gratifications considérables aux membres des Conseils d'administration. Elles ne savent que faire de leurs bénéfices. Là, il est impossible d'invoquer, comme dans les Banques, l'inflation monétaire et la baisse du mark, pour expliquer cette marée montante de billets de banque. Il n'y a qu'une seule raison plausible et acceptable, avouée du reste dans certains compte rendus de fin d'exercice ; l'année 1920 a été exceptionnellement favorable à l'industrie allemande.

Cette pluie de dividendes a suscité de violentes protestations dans la presse socialiste, qui met en regard les bas salaires des ouvriers, créateurs de toutes ces richesses, et la situation brillante des actionnaires qui en profitent sans y travailler. Il est juste de remarquer, avec elle, que très souvent ces bénéfices sont dûs à la hausse injustifiée des prix qu'on fait subir aux consommateurs, devenus les principales victimes, et qui sont, surtout, les ouvriers.

Mais, les journaux devraient ajouter que, grâce à son change défavorable, l'Allemagne est capable de livrer à des prix tellement bas sur n'importe quel marché du monde, les marchandises qu'elle produit, qu'elle handicape tous ses concurrents. Les commerçants de tous les pays, habiles à saisir les occasions de gagner gros, en ont profité pour placer auprès des industriels du Reich de larges commandes. Le Gouvernement

allemand avoue un chiffre de 69.524 millions de marks aux exportations. C'est un joli résultat pour une première campagne. L'Allemagne n'a, certes, pas atteint les chiffres d'avant-guerre, mais le déficit de 1920 par rapport à 1913 n'est pas aussi grand qu'on pourrait le penser, puisque l'Allemagne d'aujourd'hui n'a pas la même superficie, et qu'elle a perdu quelques riches provinces.

Voici quelques exemples de dividendes qui montreront la florissante situation de l'industrie allemande en 1920. Beaucoup de grosses sociétés ont distribué 20 %, ainsi : *Phönix*, *Mannesmann*, *Gutehoffnungshütte*. Les *Fonderies de Döhlen* arrivent à 40 % et *Baroper Walzwerk* à 50 %, après avoir augmenté son capital de 9 millions, donné à chaque porteur de deux actions trois nouvelles au cours de 100 marks, alors qu'elles dépassent mille marks en bourse. D'autre firmes distribuent des « boni » à leurs actionnaires, pour dissimuler leurs gains scandaleux. Ainsi, la fabrique *Archimedès* (fers et aciers) donne aux siens, outre 25 % de dividende, 100 marks par action de 1.000 marks. La fonderie de *Kölsch et C°* semble atteindre un record, avec des bénéfices nets qui égalent 75 % de son capital. Mais immédiatement, les *Dillinger Hüttenwerke* présentent pour 36 millions de capital, un bénéfice net de 67 millions, après avoir déduit auparavant 19 millions. Les fonderies *Thale* donnent à leurs actionnaires 12 millions de nouvelles actions, au cours de 100, alors qu'elles valent en bourse 1.100 marks.

Même situation dans les industries mécaniques et chimiques. L'énumération de tous ces chiffres serait fastidieuse. Citons, néanmoins, à titre de

curiosité, les bénéfices de la *Schlossfabrik A. G.*, à Schlagham, qui passent de 805.212 marks à 5.125.802. Elle accorde à ses actionnaires une nouvelle action gratuite, qui donne droit à un dividende sur l'année écoulée. Ces bénéfices atteignent 340 % du capital actions.

Les actionnaires des usines de cuir réalisent des gains extraordinaires ; mais ceux des industries textiles en réalisent d'encore supérieurs. Ils évoluent entre 30 et 62 %. Dans l'alimentation, on doit une mention spéciale à la Société des *Plantations de Cacao Puga* qui distribue 300 % de dividende.

A voir tous ces chiffres, on prendrait l'Allemagne pour un véritable Eldorado.

Mais, tout cet argent ne reste pas en Allemagne, une bonne partie s'échappe au dehors, et nous avons à examiner l'importante question de l'évasion des capitaux.

Lorsque, dans un pays, le poids des impôts commence à peser trop lourdement sur les capitaux, il est normal que ceux-ci cherchent à lui échapper.

C'est le fait qui se produit actuellement en Allemagne, où l'évasion devant le fisc a pris des proportions fabuleuses.

De nombreuses mesures ont été prises par le Gouvernement allemand contre la fraude ordinaire qui a pour but d'éluder l'impôt.

Malgré tout, les industriels et les commerçants arrivent à frauder le fisc. La concentration, d'une part, est favorable à la dissimulation du capital. Elle permet, en maquillant les bilans, de dissimuler les sommes engagées dans les filiales. D'autre part, les propriétaires de firmes les transforment en Sociétés par actions, sujettes à des

impôts moins lourds ; et ces Sociétés émettent des actions préférentielles à voix multiples, qui permettent à un nombre très restreint de personnes, d'avoir la main sur toute l'affaire.

L'évasion des capitaux à l'étranger est plus difficile à combattre. Elle revêt toutes les formes, depuis les plus simples jusqu'aux plus compliquées.

Les uns exportent à l'étranger des billets de banque. Ceux-ci y sont conservés ou y servent à l'acquisition de titres. D'autres exportent des valeurs allemandes.

Les industriels fondent dans les pays voisins des agences d'achat et de vente. Elles gardent le gros des bénéfices de l'affaire, tandis que la maison mère, qui joue le rôle technique, semble n'avoir que des bénéfices très réduits.

Les grosses maisons recourent également à la fondation à l'étranger de *Holding Companies*, assurant l'administration du capital, tandis que les exploitations demeurent seules en Allemagne.

L'évasion fiscale commença dès 1916, avec les premières lois sur les impôts de guerre. La loi du 26 juillet 1918 la visa directement pour la première fois. D'après ses termes, tout Allemand qui fixe sa résidence à l'étranger, doit, auparavant, verser au fisc, comme garantie, 20 % de sa fortune. En 1919, ce taux fut élevée à 50 %.

Une nouvelle loi du 24 décembre 1920 régla définitivement la matière. Voici ses dispositions essentielles :

1° Les Banques seules sont autorisées à exporter les valeurs et moyens de paiement (lettres de change, chèques, etc.) ;

2° Les Banques ne peuvent exécuter certains ordres émanant de particuliers, que s'ils sont

accompagnés d'une déclaration spéciale, établie en double exemplaire, dont l'un est envoyé au Ministère des Finnaces.

Les ordres visés sont les suivants :

a) Expédition de valeurs à l'étranger, pour le compte d'un étranger ;

b) Opérations mettant des sommes quelconques à la disposition de personnes résidant à l'étranger ou d'étrangers résidant en Allemagne ;

3° Toute opération consistant à livrer des valeurs étrangères à des personnes qui ne sont ni banquiers, ni clients ordinaires de la Banque doit être accompagnée d'une reconnaissance signée par la personne qui reçit lesdites valeurs;

4° L'encaissement d'un effet provenant de l'étranger doit être accompagné d'une déclaration spéciale faite en double exemplaire, dont l'un est envoyé au Ministère des Finances.

Ces prescriptions ne s'appliquent pas :

a) Aux paiements inférieurs à 3.000 marks faits en faveur d'une personne résidant à l'étranger ;

b) Aux ordres passés à une banque allemande en Allemagne, par des étrangers habitant hors du territoire.

Les voyageurs sont autorisés à emporter avec eux une somme minimum de 3.000 marks.

Aucun crédit en monnaie allemande ne peut être ouvert sans autorisation de la Reichsbank, à une personne ou à une firme étrangère.

Les Banques enregistrées au moment de la loi peuvent seules recevoir des dépôts.

La loi n'est valable que jusqu'au 30 juin 1921.

D'autre part, en ce qui concerne la législation de guerre sur le change et le monopole de change, seule l'ordonnance du 24 octobre 1919

est restée en vigueur. Elle interdit l'encaisse des coupons allemands autrement que dans une banque.



On peut être étonné, en présence d'une législation aussi draconienne, de voir que les Allemands effectuent, à l'étranger, d'énormes achats, qui constituent en réalité une évasion considérable de capitaux.

Il est assez intéressant de passer en revue celles de ces opérations qui sont connues.

En Autriche, l'exportation de capitaux allemands s'est manifestée très largement.

Outre l'achat d'un certain nombre de journaux, Stinnes a récemment mis la main sur 200.000 actions de l'*Alpine Montan Gesellschaft*, qui lui ont été vendues par la maison italienne F. I. A. T., à raison de 1.000 marks, soit 450 lire l'action. Ceci représente donc un total de 90 millions de lire. Le but de l'opération serait de trouver un débouché au surplus des cokes de Westphalie. Toutefois, on dit que le Gouvernement italien aurait mis son opposition à cette vente.

D'autre part, Stinnes a acquis la majorité des actions de la *Société Greinitz*, de Gratz et Trieste, qui est la plus grande entreprise de commerce de fer de l'Autriche.

En Autriche, également, la maison Otto Wolff vient de fonder une importante Société par actions dans les environs de Vienne, sous le nom de *Eisen und Stahl A. G.* Les Sociétés *Phönix* et *Stahl* auraient également pris part à cette création.

En Italie, les *Allemands* paraissent n'avoir pas atteint les buts qu'ils poursuivaient.

Ils avaient projeté sans résultat d'associer les Italiens à une affaire de pétroles au Mexique, pour laquelle ils avaient réuni une trentaine de millions de dollars. Ils auraient également échoué dans le projet de formation de Société aérienne pour l'exploitation d'une ligne Berlin-Rome. Mais, une Société allemande, dans laquelle se trouveraient le *Norddeutscher Lloyd*, et la *Hamburg-America*, aurait réuni 10 millions de lire, pour s'emparer, avec l'aide de la Société italienne *Saiam*, des lignes aériennes de la péninsules. Elle aurait déjà, en particulier, obtenu, grâce à l'influence de M. Nitti, la concession de la ligne Rome-Brindisi-Athènes.

On a fait également allusion aux propositions de Stinnes pour acquérir les usines métallurgiques Ilva.

Signalons, en Espagne, la création d'une Société hispano-allemande, *Linoleum-National S. A.*, sur laquelle on a peu de renseignements.

Au Danemark, Stinnes s'est intéressé à plusieurs affaires, entre autres, à *De Forenede Olespladser*, importante entreprise d'entrepôt à Copenhague.

En Suisse, le Consortium Sichel a une influence déterminative sur une Société nouvelle créée à Lucerne, *Aktien Ges. für Industrie Werke*, dont il possède 10 millions d'actions dans son porte-feuille.

La *Deutsche Erdöl Gesellschaft* a pris, de son côté, une part importante à la fondation à Zurich de l'*Union Internationale des Pétroles*, au capital de 210 millions de francs suisses.

L'activité allemande s'est étendue également à l'Amérique et surtout en Amérique du Sud.

Au Chili, en particulier, leurs projets d'achats de mines et d'installations sidérurgiques se chiffrent par centaines de millions de marks. D'après les nouvelles transmises par les Italiens, un groupe allemand, dont fait partie la maison Krupp, aurait obtenu une concession gratuite de 140.000 hectares de forêts, et s'apprêterait à y installer une fabrique d'armes au capital de 500 millions de marks.

En Argentine, un Syndicat allemand ayant à sa tête Thyssen, a acheté pour la somme de 1.400.000 piastres un terrain situé au débouché du Rio Chuelo, sur le Rio de la Plata. L'intention des promoteurs de l'affaire serait d'installer à cet endroit une fonderie d'acier et un atelier de laminage. La firme Stinnes serait également intéressée à l'affaire.

D'autre part, la maison Bromberg C° fait procéder à des forages dans la région de Cornodoro Rivadavia, dans l'espoir d'y trouver du pétrole.

Cette liste est forcément incomplète. Bien des affaires de minime envergure nous échappent. Mais celles qui viennent d'être signalées suffisent pour montrer l'ampleur prise par les exportations de capitaux allemands à l'étranger, qu'on croirait, dans bien des cas, favorisées par le Gouvernement allemand lui-même.

CHAPITRE V

La Renaissance de la Flotte commerciale allemande

Dès l'année 1917, le Gouvernement allemand qui semblait avoir quelque conscience de l'issue de la lutte, s'inquiéta de la reconstitution de la flotte marchande. A cette date, sur cinq millions de tonnes, la marine de commerce allemande en avait déjà perdu irrévocablement environ deux millions du fait de la guerre. Il considérait comme un devoir d'accorder des réparations aux armateurs et aux sociétés lésés.

Une loi, votée par le Reichstag le 3 juillet 1916, sur la réparation des dommages de guerre, avait nettement spécifié que les dispositions qu'elle contenait ne s'appliquait pas aux pertes de navires survenues hors des limites de la souveraineté du Reich. Une nouvelle loi, promulguée en octobre 1917, fut entièrement consacrée à cette importante question.

Ce texte n'était pas, à proprement parler, destiné à accorder des dédommagements aux armateurs qui avaient subi des pertes du fait des hostilités ; mais plutôt à leur donner les moyens de reconstituer rapidement la flotte marchande de l'Allemagne. Dans ce but, il accordait des indem-

nités aux propriétaires de bâtiments perdus après le 31 juillet 1914 ; et remboursait à ceux dont les navires étaient immobilisés dans les ports les frais d'entretien de leurs bâtiments.

L'indemnité de reconstruction des vaissaux perdus était basée sur la valeur du navire au 25 juillet 1914, augmentée des frais supplémentaires causés par l'accroissement du prix des constructions navales. Le Reich ne prenait, du reste, pas à sa charge la totalité de ces suppléments. Ils étaient calculés d'après une échelle décroissante à deux degrés, suivant que les bâtiments neufs seraient construits entre la première et la quatrième ; ou bien entre la cinquième et la neuvième année après la conclusion de la paix. Ils devaient se monter, pendant la première période, de 50 à 70 % du surplus de dépense occasionné par les prix élevés des constructions nouvelles ; et de 20 à 55 % pendant la seconde.

L'État allemand prévoyait un prélèvement de 300 millions de marks sur les crédits de guerre de 1917 pour satisfaire à l'exécution de cette loi, dont les résultats furent immédiats. Tous les gros chantiers de constructions navales, envisageant d'importantes commandes, travaillèrent à s'étendre. Comme l'inaction forcée depuis quatre années avait mis les petites installations en très mauvaises posture, ils furent englobés. Blohm et Voss achetèrent les fabriques Jansse et Schmilinsky, sur l'emplacement desquels ils établirent de nouvelles cales. Reiherstieg absorba les établissements Wichhorst ; la grosse industrie rhénane, les compagnies hanséatiques, l'A.E.G., s'intéressèrent à ces opérations. Dès le début de 1918, une activité fiévreuse commença à régner dans tous les milieux maritimes allemands. Helfferich

disait, non sans raison, en parlant des nouvelles dispositions votées par le Reichstag : « Cette loi est une solide pierre d'achoppement pour la la reconstruction de l'édifice économique allemand ».

Au mois d'avril 1921, M. Howard W. Adams, agent du Ministère du Commerce des Etats-Unis en Allemagne, envoyait à son Département une note dans laquelle il analysait les efforts faits par les Allemands pour reconstituer leur flotte. Il la terminait par des conclusions pessimistes, et représentait comme impossible, avant longtemps, la reprise du commerce maritime allemand.

Or, l'état de choses dont les régions maritimes allemandes nous offrent actuellement le spectacle, ne paraît nullement correspondre aux idées émises par M. H. W. Adams.

Pendant les dernières années qui précédèrent la guerre, les Allemands s'étaient jetés dans une politique d'armements indéfinis. Ils étaient hantés par deux idées fixes : réaliser la fameuse parole de Guillaume II : « Unsere Zukunft liegt auf der See » et concurrencer, sinon égaler dans un avenir plus ou moins éloigné la suprématie navale de l'Angleterre.

Dès qu'il s'agissait de questions maritimes, on dépensait l'argent sans compter. Gouvernement, villes hanséatiques, sociétés et armateurs le jetaient par dizaines de millions de marks, pour approfondir les estuaires des fleuves, agrandir les bassins et en creuser de nouveaux, construire des quais, dresser de nouveaux chantiers et armer des unités neuves.

La marine de guerre avait suivi un accroisse-

ment parallèle, et n'était plus dépassée que par celle de l'Angleterre.

Ce fut une déception sans pareille lorsque cette dernière puissance, jetant son épée dans la balance de la France, menaça directement le résultat de tant d'efforts. Son activité, sa maîtrise de la mer, se firent sentir immédiatement, et réduisirent à l'inactivité steamers et cuirassés.

Successivement, les saisies de navires dans les ports de nations neutres devenues belligérantes, les pertes éprouvées en mer, les livraisons faites en exécution des clauses du Traité de Versailles, avaient réduit la marine marchande allemande à un état squelettique.

Son tonnage qui s'élevait à 5.135.000 tonnes en 1914, n'en comptait plus que 419.000. Si l'on se rappelle qu'avant la guerre, elle enrichissait annuellement l'Allemagne de 1 milliard à 1 milliard et demi de marks, et que, d'autre part, elle occupait 75.000 personnes et 100.000 ouvriers sur les chantiers de construction, on se rend compte de l'importance que la navigation maritime exerçait sur la vie économique du pays.

L'Allemagne envisagea immédiatement la reconstruction de sa flotte marchande. Diverses causes extérieures et intérieures entravaient ses plans. Il y avait tout d'abord les prescriptions du Traité de Versailles relatives à la remise de sa flotte, mais, l'Allemagne peut obtenir de l'Entente certaines concessions ; en particulier, l'abaissement à 75.000 du tonnage de 200.000 qu'elle avait à lui livrer en 1920. Les puissances alliées, en effet, n'avaient aucun intérêt à prendre en charge un grand nombre de navires marchands allemands. Dans le monde entier, les frets manifestaient une baisse générale après s'être

élevés à des prix fantastiques. D'autre part, après un afflux de marchandises à transporter, la crise économique avait restreint les échanges. Enfin, par suite de la concurrence, les chantiers navals, même en Angleterre se plaignaient de manquer de travail, tandis que ceux de l'Allemagne regorgeaient de commandes.

Parmi les causes intérieures qui mettaient obstacle à la reconstitution de la flotte de l'Allemagne, il fallait citer en première ligne sa situation financière. La question de l'indemnité à payer par le Reich aux Sociétés maritimes n'était pas réglée. Le ravitaillement en charbon laissait beaucoup à désirer, et l'élévation du prix des matières premières haussait d'une façon exagérée le prix de revient des bâtiments neufs.

Toutefois, cette situation ne dura pas. Bientôt, la question des matériaux prit une tournure favorable, lorsque la grosse industrie métallurgique commença à s'intéresser aux entreprises maritimes, et chercha à y acquérir de l'influence.

On pouvait noter, depuis un certain temps, son désir de se créer des participations dans les entreprises d'armement et de constructions maritimes déjà existantes.

Hugo Stinnes et August Thyssen appliquèrent les premiers ce principe ; le premier faisant partie du Conseil d'administration de la *Hamburg Amerika* (où il n'a pas été réélu), de la *Deutsch Ost Afrika Linie*, de la *Wœrmann Linie*, de la *Midgard*, de *Nordenham* et de la *Vizurgis Herings Fischerei A. G.*, de Hambourg. Le second, membre en particulier du Conseil de la *Bremer Vulkan A. G.*

La formation du trust électro-métallurgique activa cette tendance. Ses fondateurs essayèrent

de faire entrer dans la combinaison la navigation allemande, pour lui permettre de réduire ses frais généraux. Cette politique servait, en même temps, les intérêts du trust, qui tentait de s'affranchir des fluctuations du marché des frets. Ainsi se fonda à Hambourg, au capital de 10 millions de marks, la Société *Frieggarag*, créée avec la participation de la *Deutsch Luxembourg*, de la *Gelsenkirchener Bergwerks A. G.*, de la *Phönix*, de la firme *Eisen und Stahlwerk Hœsch* et de trois sociétés de transport : *Westfälische Transport A. G.*, à Dortmund, *Frantkontor Gesellschaft*, à Hambourg, et *Raab Karcher C°*, à Karlsruhe. Chacune de ces sociétés devait avoir un représentant au Conseil de la *Frieggarag* qui était donc bien destinée, dès le début, à assurer la liaison entre les milieux métallurgiques et maritimes.

D'autre part, le groupe *National Bank für Deutschland* et la Société *Henckel*, qui possède la majorité des actions *Kosmos*, de Hambourg, se renforça par l'adjonction du Consortium *Funke*, l'un des plus importants de l'industrie westphalienne.

Personnellement, Stinnes ne restait pas en arrière. Intéressé, en particulier, à la *Wœrmann-Linie* et à la *Deutsch-Ost-Afrika Line*, de plus, membre du Conseil de plusieurs sociétés citées plus haut et mêlé à diverses entreprises de constructions navales il exerçait une influence considérable sur toutes les Compagnies allemandes de navigation.

Ceci ne lui suffisant encore pas, il créa la Société de navigation *Hugo Stinnes*, destinée au trafic régulier avec l'Amérique du Sud. Son premier navire à flot, le *Hindenburg*, de 12.000

tonnes, quitta Hambourg, le 21 avril, bientôt suivi du *Ludendorf*, du *Tirpitz* et de diverses autres unités.

Ces diverses combinaisons n'étaient pourtant pas suffisantes pour apporter aux Sociétés de Constructions maritimes la puissance financière nécessaire pour reconstituer la flotte avec des unités neuves. L'aide du Reich leur était indispensable. Elle se manifesta sous forme d'un arrangement aux termes duquel le Gouvernement consentait à indemniser ces Sociétés des pertes qu'elles avaient subies du fait du traité, dans la mesure compatible avec la situation financière de l'Empire. Le Gouvernement, en la personne des Ministres de la Reconstruction et des Finances, et la *Reedereitreuhandsgesellschaft* (R. T. G.) représentant l'ensemble des Compagnies d'armement, passèrent une Convention, approuvée par le Reichsrat le 23 février 1921. Ce contrat était établi sur la base d'un prix de revient de 4.000 marks par tonne. Le Reich s'engageait à payer à la R. T. G. les sommes liquidées pour dédommagement du traité, plus une indemnité forfaitaire de 4,7 milliards en bons du Trésor. La R. T. G., de son côté, s'engageait à reconstruire avant dix ans, à compter du 10 janvier 1920, 1/3 au moins des pertes en navires, soit 2 millions 1/2 de tonnes. Au moins 90 % des sommes mises à sa disposition seront utilisées en travaux de construction sur les chantiers allemands.

Parallèlement à cette reconstitution des forces, se poursuivait, de la part des Compagnies, une politique de renforcement des capitaux. Dans un but totalement différent de celui visé par les établissements de banque ou les métallurgistes,

elles procédèrent à d'importantes augmentations de capitaux destinées, non pas à englober des industries similaires ou à faire travailler l'argent, mais à leur procurer des disponibilités avec lesquelles elles achèteraient des navires neufs. Elles émirent des actions, la plupart du temps privilégiées, souvent à voix multiples, de façon à concentrer une puissance considérable entre les mains de quelques personnes choisies, et d'échapper à la main mise étrangère. La *Hamburg Amerika* fit ainsi passer son capital de 185 à 285 millions; le *Norddeutscher Lloyd* de 125 à 250; la *Deutsch Australische Dampfschift Gesellschaft* de 22 à 84; *Kosmos* de 14 à 84; *Hansa* de 25 à 60; *Hamburg-Südamerika* de 25 à 50; *Roland Linie* de 9 à 24; *Argo* de 8,5 à 22; *Hamburg Bremen Afrika* de 10 à 20; *Continentale Reederei* de 1,25 à 20; *Neptun* de 5 à 15; etc...

Seuls, *Woermann*, *Ost Afrika* et *Schiffs Reederei* maintinrent leur capital-actions à son ancien niveau.

Les navires que ces firmes projetaient d'acquérir devaient dans leur esprit, être lancés en Allemagne, par des chantiers allemands. Aussi, les Sociétés de constructions navales qui, pendant la guerre, avaient procédé presque toutes à des accroissements de capitaux et à des extensions, saisirent l'occasion pour s'y jeter à nouveau.

Pendant la guerre, onze chantiers nouveaux avaient surgi de toutes pièces. A la fin de 1920, l'Allemagne en possédait 29, mettant en œuvre 474,5 millions de marks au lieu de 225 en 1913. Les ouvriers furent embauchés par dizaines de mille. De sorte que, si avant la guerre, l'Allemagne pouvait mettre à flot cinq cents mille tonnes par an, elle peut aujourd'hui en cons-

truire presque un million. Et, si l'on tient compte des 200.000 tonnes au maximum qu'elle est tenue en principe de livrer aux Alliés, elle pourrait disposer pour elle-même de 800.000. Six années seulement lui seraient nécessaires pour reconstituer sa marine marchande.

Le mouvement se poursuivit jusqu'en 1921. Au début de cette année se fonda encore à Nordenham sur le Weser, une nouvelle société de constructions navales, la *Schiffwerft Oldenburg A. S.* au capital de 20 millions de marks, dont les chantiers, à peine installés, regorgent de commandes.

Une fois cette première partie de leur programme achevé, les compagnies allemandes de navigation, bien pourvues d'argent, procédèrent à leur réorganisation.

La *Hamburg Amerika*, toujours prête à toutes les innovations et à toutes les luttes, éleva la voix et fut écoutée. Elle fit comprendre qu'un groupement et une étroite association des compagnies maritimes pouvaient seuls les sauver au milieu de l'âpre lutte qu'elles engageaient pour trouver à nouveau leur avenir sur les flots. Les plus résistants devaient souetnir les plus faibles, qui, de leur côté, n'avaient qu'intérêt à se mettre à la remorque des premiers. Ainsi, la *Hamburg Amerika* étendit son influence sur la *Deutsche Levante Linie*, et sur le *Süd-Amerikaniesche Dampfgesellchaft;* puis le groupe des deux principales lignes d'Afrique : *Woermann* et *Deutsche Afrika Linie*, passa sous la tutelle de la *Hamburg Amerika et du Norddeutscher Lloyd*. Un contrat pour quatre-vingts années unit à leur tour *Kosmos* et la *Deutsch Australische Linie*, tandis qu'un autre intervenait entre la maison *Dahl-*

ström, la *Continentale Reederei* et la *Reederei A. S., von* 1896.

Un personnel nombreux et expérimenté restait inoccupé faute de navires. Grâce encore à l'initiative de la *Hamburg Amerika*, des conventions furent passées pour mettre son expérience au service des Américains. Les clauses en ont été publiées, mais qui sait si elles ne contiennent pas des articles secrets dont la révélation serait pour nous une surprise.

La première fut signée entre la *Hamburg Amerika Linie* et l'*American Ship and Commerce Corporation*, qui venait de fusionner avec d'autres Compagnies américaines pour former l'*United American Lines Incorporated.* Cet accord en deux parties agréé par le *Shipping Board* américain, fut conclu pour vingt années, avec faculté de prolongation. Il prévoit la création d'un service de voyageurs et d'un service de marchandises entre les Etats-Unis et l'Allemagne avec escales intermédiaires entre l'Allemagne et les autres ports du monde. Chaque ligne constitue une entreprise autonome, à laquelle chacun des contractants a le droit de participer par moitié. La Compagnie américaine et la Compagnie allemande ont des agents communs, tout en se réservant le droit d'établir leurs propres agences dans les ports de l'autre pays. Les différents qui pourraient intervenir seront réglés par voie d'arbitrage. L'*American Ship* s'engage à créer, dans un délai d'un an, un service de voyageurs entre l'Allemagne et les Etats-Unis, avec un tonnage qui n'excédera pas 40.000 tonnes. La *Hamburg Amerika* ne pourra mettre de tonnage sur cette ligne qu'avec l'assentiment de son associée, et seulement jusqu'à concurrence de 20.000 tonnes,

au-dessus desquelles toute augmentation de tonnage sera faite par moitié par les contractants.

Le deuxième accord a été signé en septembre 1920 entre le *Norddeutscher Lloyd* et le *United States Mail Steamship C°*. Il est conclu seulement pour une durée de cinq années, et n'indique pas dans quelle mesure les Allemands auront le droit d'accroître leur tonnage sur les lignes exploitées.

Pendant ce temps, les chantiers travaillaient, et mettaient à l'eau, coup sur coup, des unités de toutes tailles, mais surtout des cargos jaugeant 6.000, 9.000 et 12.000 tonnes, dotés des derniers perfectionnements de la technique moderne à côté des paquebots de 22.000 tonnes. Si, en 1919 ils n'avaient construit que sept bateaux au total de 30.117 tonnes, en 1920, ils lancèrent 76 navires d'un tonnage de 204.041 tonnes.

Tout ceci formait l'avenir, mais dans le présent, l'Allemagne souffrait de son extrême pénurie en navires, et pour s'en procurer, en attendant de posséder des bâtiments neufs, elle fit des achats à l'étranger. Une opération de large envergure. conçue par la *Hamburg Amerika Linie*, d'accord avec le Gouvernement, devait avoir pour effet de faire rentrer sous son pavillon, et celui de son alliée la *Deutsch Levante-Linie*, les navires passés par artifice aux neutres pendant la guerre, ou même des bâtiments neufs. Pour débuter, elle acquit le s/s *Borga*, bateau norvégien de 8.100 tonnes, devenu le *Altmark* et le s/s danois *Nette Jensen*, de 7.300 tonnes, débaptisé *Sachsenwald*.

La *Roland Linie* fit l'acquisition en décembre 1920 des vapeurs hollandais *Nurla* de

1.112,39 tonnes de jauge net, *Megroz*, et d'un troisième construit également en Hollande.

Comme l'Angleterre, surchargée de navires, cherchait à s'en débarrasser, l'Allemagne lui acheta dix navires de 26.000 tonnes de jauge totale : et elle s'apprête à en acquérir treize autres.

En outre, en juillet 1921, la *Hamburg-Sud-Amerikanische Dampfschiffahrt Gesellschaft*, se rendit acquéreur du vapeur *Cap Polonis*. Ce navire, qui jauge 21.500 tonnes et marche à 18 milles, avait été construit en Allemagne pendant la guerre, et livré à l'Angleterre. Il vient d'être rétrocédé par elle au prix de 150.000 livres sterling qui, au cours du change, représentent plus de 41 millions de marks.

C'est surtout en Suède, que les achats de navires par les Allemands ont pris une large extension. Ils sont devenus tels que l'opinion et les journaux suédois s'en sont émus.

On évalue à 50.000 tonneaux, soit 10 % de son total, la partie de la flotte suédoise passée par acquisitions sous pavillon étranger. Les Allemands sont les principaux acheteurs. Ils ont reçu 20.000 tonnes brutes. Tout dernièrement encore, la firme Aug. Bolten acquérait le navire *Stina*, importante unité en très bon état. La Société *Grangesberg-Oxelosund* a reçu l'autorisation de céder quatre nouveaux navires : *Sir Ernest Cassel*, *Vollrath Tham*, *Narvik* et *Boden*, qui représentent 22.098 tonnes dans l'ensemble.

Ainsi se poursuit sans relâche la campagne active de reconstitution de la flotte.

Les villes elles-mêmes y prennent part dans leur sphère d'action, et escomptent, à bref délai, un trafic encore plus grand qu'avant guerre.

C'est ainsi que la ville de Hambourg, malgré

son budget déficitaire, vient de voter 54 millions de crédit, destinés à la construction immédiate de nouveaux bassins et de nouveaux quais.

La marine de commerce allemande n'est donc nullement en péril. Nous ne pouvons la juger que partiellement puisque, fidèles à leur tactique, les Allemands ne publient aucune statistique. Mais lorqu'on jette les yeux sur les bilans fastueux de fin d'année de la plupart des Sociétés d'armement et de construction, lorsqu'on constate les lancements répétés de navires, qui ont atteint le chiffre de huit en une seule semaine, au début de juin, on ne peut s'empêcher de penser que cette situation ne dénote nullement la misère à laquelle certaines personnes intéressées voudraient nous faire croire.

Si la reconstitution de la flotte s'effectue avec une progression constante et méthodique, la reprise des services maritimes n'est pas moins remarquable.

Déjà, avant la guerre, l'Allemagne avait tendance à employer autant que possible ses navires à des lignes régulières. On a amplifié ce mouvement. Les navires qui assurent ces services transportent surtout des marchandises et peu de passagers.

A l'heure actuelle, le service de l'Afrique est fait par *Woermann*, l'*Ostafrika Linie* et la *Hamburg-Amerika Linie*, qui desservent, avec leurs propres navires ou des navires allemands affrétés, l'Afrique de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Sud.

Le service de l'Amérique est assuré par les lignes suivantes : Amérique du Sud (côte est), vapeurs affrétés ou appartenant à la *Hamburg-Sudamerika Linie* et la *Hamburg-Amerika Linie;* cette dernière n'emploie pour l'instant que des

vapeurs américains et travaille d'accord avec le consortium Harriman. (Avant la guerre, la *Hamburg-Sudamerika Linie* et la *Hamburg-Amerika Linie* avaient un service en commun pour l'Amérique du Sud). Le *Norddeutsche Lloyd* assure également ce service avec ses nouveaux vapeurs *Vegesack* et *Bremerhaven*. La Société Stinnes, avec quatre gros navires de 12.000 tonnes, exploite spécialement les lignes d'Argentine.

La côte ouest de l'Amérique du Sud est desservie par la *Kosmos Linie* avec des vapeurs affrétés.

Pour Cuba et le Mexique, la *Hapag* a établi un service où elle emploie de petits vapeurs qui lui appartiennent. (Pour une partie, ce sont les anciens navires faisant le service du Rhin, et pour l'autre, des navires achetés qui faisaient autrefois le service des mers du Nord et de la Baltique).

Le service de l'Amérique du Nord est assuré par la *Hapag* avec Harriman et le *Norddeutsche Lloyd* avec l'*United States Mail Steamship Company*. (Sur cette ligne, ces deux compagnies n'ont pas de navires leur appartenant).

La *Hansa* (Brême et Hambourg) et l'*Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffahrtsgesellschaft*, cette dernière, avec ses propres navires, assurent le service de l'Espagne et du Portugal. La *Hansa* a des navires lui appartenant et d'autres affrètés.

Solman expédie des navires dans la Méditerranée occidentale : la *Levante Linie, avec ses* propres navires et des navires affrètés, assure le service de la Méditerranée orientale. La *Levante Linie* a affrété les deux nouveaux vapeurs de la *Hapag*, *Abessinia* et *Alexandria* .

Les Indes britanniques sont desservies par la *Hansa* avec des navires affrétés et les Indes néer-

landaises par l'*Austral Linie* qui a un accord avec le *Lloyd de Rotterdam* et la *Nederland Gesellschaft.*

Le service des pays scandinaves est assuré par la *Bismarck Linie* et les armateurs Mathies, Gehrckens et Fuhrmann.

Pour l'Angleterre et Anvers, ce sont comme autrefois les maisons Kirsten et Perlbach.

Le service du Rhin est assuré par la *Hapag* (sans Harrimann), le *Bremer Neptun* et des sociétés de Cologne.

Le *Bremer Neptun* exploite des lignes dans la Baltique et vers l'Angleterre avec ses propres navires; de même le *Norddeutsche Lloyd* et la *Packetfahrt* ont des services de passagers dans la Baltique, par exemple Swinemünde-Danzig, Swinemünde-Pillau-Libau, etc...

La *Bremer Neptun Linie*, assure des départs réguliers tous les dix ou quinze jours vers l'Espagne, depuis le début de 1921.

Kosmos et *Roland Linie* ont ouvert de nouveaux services par Panama, sur le Pérou, et le Chili.

Au milieu de mars, la *Deutsch Australische Dampfahrtschiffe Gesellschaft*, a effectué son premier voyage vers les Indes néerlandaises. L'itinéraire choisi passe par Hambourg, Rotterdam, Ports-Saïd, Sabang, Padang, Batavia, Cheribon, Samareng, Sourabaya et Macassar.

En somme, presque toutes les lignes principales sont exploitées.

Les navires allemands nouvellement lancés ont quelques caractéristiques différentes de ceux d'avant guerre. Un grand nombre emploient le chauffage à l'huile lourde. Les chantiers de Budelsdorf ont commencé, au début de l'année, à lancer des navires en béton armé. Le premier

construit est un voilier, destiné au grand cabotage. Sa charpente a une résistance égale à celle d'un bâteau en fer. La coque extérieure, de 4,5 à 6 centimètres d'épaisseur, est soutenue par une solide armature en fer. Les cloisons, socles de machines, écoutilles, sont également en béton armé. Les flancs sont protégés par des amortisseurs en bois. Le voilier a trois mats, avec les caractéristiques suivantes : 33 m. × 8 m. × 3 m. 3.

Plusieurs navires anciens ont été complétement transformés, et destinés spécialement au transport des émigrants.

En somme, avant de reprendre en grand le trafic des passagers, l'Allemagne s'efforce d'abord de reconquérir celui des marchandises et de l'émigration dont elle s'était fait autrefois une spécialité.

Les sociétés de pêche elles-même, participent à l'effort maritime allemand. Elles ont accru leurs capitaux, auxquels s'est ajoutée une subvention gouvernementale de 130 millions de marks. Elles reconstituent rapidement leur flotte. Celle-ci compte aujourd'hui environ 325 chalutiers, et l'on prévoit une augmentation prochaine de 100 unités. Plus de la moitié de ces navires, de 30 à 40 mètres de long, aptes à la pêche de haute mer, et à des rotations de huit à quatorze jours, appartiennent aux pêcheries de l'Ems et du Weser, supérieurement installées.

Rien ne peut donner une meilleure idée du relèvement de la marine allemande que l'aspect actuel du port de Hambourg.

Si, seulement l'année dernière, ses quais vides donnaient l'aspect d'un désert, aujourd'hui ils sont engorgés et encombrés de marchandises. Le trafic a repris au point d'obstruer le port dont les larges bassins nécessitent manifestement de nou-

veaux agrandissements. Malgré la puissance des appareils de déchargement, les navires doivent souvent attendre le moment de procéder à cette opération.

En présence de cet accroissement inespéré du commerce, les Hambourgeois ont repris leur rêve d'avenir de faire toujours plus grand et plus colossal. A la place de maisons presque neuves on édifie d'énormes bâtisses en béton armé destinées à servir de quartiers généraux à de puissantes maisons commerciales. Ainsi se transforment des quartiers entiers, et la ville toute entière semble en reconstruction comme si quelque cataclysme en avait rendu la réfection totale nécessaire.

Cette activité fiévreuse a amené une décroissance rapide du chômage. Si, en mars 1921, Hambourg comptait 37.000 ouvriers sans travail, ce chiffre est descendu au début de septembre à un peu plus de 10.000, tandis qu'il oscillait avant guerre entre 11 et 13.000.

Les chantiers de constructions ont pris une large part à cette amélioration du marché du travail. Malgré la fondation du *Deutsche Werft* et de l'*Elbe und Nordwerft*, les constructions de navires ne peuvent plus accepter de commandes nouvelles ni des réparations. Ils ont organisé des équipes de nuit et même des équipes qui travaillent les jours fériés, sans pouvoir suffire à la tâche. Cet afflux de commandes provient des prix avantageux de la construction allemande qui attirent les armateurs étrangers. A peine une cale est-elle laissée libre par le lancement d'un bâteau que les ouvriers se précipitent pour mettre, sans perdre une minute, un nouveau bâtiment en train.

Les Hambourgeois se rendent parfaitement

compte de leurs besoins, mais aussi de leur puissance. Ils ont salué avec joie les paroles prononcées le 21 septembre dernier, dans la grande salle de l'Hôtel-de-Ville par le sénateur Stubmann, au cours de la réception des Délégués au Congrès International de l'industrie hôtelière : « Grâce à son travail, disait-il, l'Allemagne aura bientôt repris sa première place dans le monde. » Les accents du *Deutschland über Alles*, qui accueillirent ces derniers mots ne résonnèrent pas pour les démentir.

L'activité maritime ne suffisait pourtant pas aux sociétés allemandes. Elles se sont jetées dans la navigation aérienne. La *Hambourg-Amerika Linie* a fait l'acquisition, à Hambourg, d'un important immeuble, dont l'entrée est interdite à toute personne qui n'y est pas employée. Inutile d'essayer de forcer la consigne : elle est formelle. Là travaillent des ingénieurs et des aviateurs qui mettent au point pour plus tard, les futures escadrilles d'aéroplanes de l'Allemagne et composent le réseau de ses voies aériennes à l'étranger, en attendant le jour où il lui sera permis d'y circuler.

De nombreuses sociétés se sont créées dans ce but, et la *Hamburg-Amerika* a mis des fonds dans la plupart d'entre elles. On la retrouve dans la dernière en date, l'*Aéro-Union*, fondée à Berlin, en juillet 1921, où son nom figure à côté de l'A. E. G., et de la Société de Constructions d'aérostats Zeppelin.

A l'intérieur de l'Empire, les deux principales sociétés aéronautiques sont la *Deutsche Luft reederei et le Norddeutsche Lloyd*, qui lui sert de soutien. Autour du *Lloyd*, se groupent huit ou dix autres entreprises, dont les plus connues sont

Albatros, Seblatnik, Jimker. Des sociétés privées se sont fondées soutenues par l'Etat comme la *Flug und Haven.*

Cent appareils, rachetés aux Commissions de l'Entente font le service sur dix lignes en exploitation qui représentent 10.000 km. Six d'entre elles ont Berlin pour centre, et vont vers Kœnigsberg, Brême et Munster, Dortmund, Dresde, Leipzig-Munich-Augsbourg, etc... Les autres réunissent Hambourg à Dresde, Munich et Stuttgart à Constance, Fravemunde à Swinemunde.

Le Gouvernement accorde à ces compagnies une gratification de 10 marks par km., et de 11 marks au-dessus de 300 km. Elles reçoivent 10 marks par kgr. de correspondance et 2 marks par kgr. de journaux au-dessus de 100 kgr. Les seules conditions sont d'effectuer annuellement 20.000 km. par appareil, et mener à bonne fin 80 % des voyages entrepris.

Là encore, nous risquons d'avoir sous peu des surprises.

Il y a dans le cabinet de travail de M. Cuno, directeur de la *Hamburg-Amerika,* un portrait en pied de l'empereur Guillaume, somptueusement encadré. Au-dessous de ce tableau, se lit la devise de la maison : « Notre champ d'action, c'est le monde ». « Unser Feld ist die Welt ». M. Cuno est assis, et travaille sous cette légende. Autrefois, elle était placée à l'extérieur au-dessus de la porte d'entrée de l'énorme bâtiment que la compagnie occupe à Hambourg. On juge préférable aujourd'hui de ne pas la montrer. C'est une simple nuance. Portrait de l'empereur et devise constituent par leur rapprochement un symbole significatif.

CHAPITRE VI

Les voies de communication. La situation des chemins de fer. La navigation fluviale dans l'Allemagne du Sud. De la Mer du Nord à la Mer Noire.

Comme nous l'avons vu au début de ce travail, une crise des transports très aiguë arrêtait partiellement le commerce et l'industrie allemande à la fin de 1918 et au commencement de 1919. Il n'est pas sans intérêt d'étudier la situation des Chemins de fer de l'Empire en 1920.

Rappelons, tout d'abord, que celui-ci a pris possession, en vertu de la loi, de tous les chemins de fer à partir du 1er avril 1920.

Le conseiller commercial anglais à Berlin exprimait, dernièrement, dans un rapport très documenté, son étonnement de constater le marasme croissant des finances publiques allemandes par rapport à l'amélioration générale qui se manifeste dans toutes les branches de l'activité publique et privée.

On ne peut que s'en étonner une fois de plus, en examinant le budget des Chemins de fer du Reich pour l'exercice 1920-21.

Tout d'abord, ce budget n'a été établi que fin

décembre, et n'était pas encore imprimé à cette date. Son exercice se terminait fin mars, c'est-à-dire trois mois après son établissement. Ce simple fait semble dénoter une extraordinaire imprévoyance de l'avenir et une bien fâcheuse situation pour une aussi importante administration, obligée de vivre au jour le jour, grâce aux avances de l'Etat.

En voici les principaux postes :

Les dépenses ordinaires se chiffrent par : 29.363.042.300 marks ;

Les dépenses extraordinaires par: 1.983.476.000 marks ;

En regard, les recettes sont évaluées à . 14.966.250.700 marks ;

Soit un déficit de : 16.382.959.600 marks.

Entrons dans quelques détails :

Aux dépenses, on note :

Dépenses du personnel: 9.750.693.100 marks.
Matériel et exploitation: 17.093.349.200 marks.
Dépenses de la dette : 2.519.000.000 marks.

Or, d'après les déclarations du ministre Groetner, et les mémoires du Ministère allemand, ces dépenses seraient, en réalité :

Personnel : 13.689.294.000 marks;
Matériel et exploitation: 13.104.940.000 marks

parce les dépenses d'exploitation comprennent les salaires d'un grand nombre d'ouvriers de la voie et des ateliers. Toute appréciation réelle est donc impossible, par suite de ces mélanges de chiffres.

D'après le Ministère, les dépenses des Chemins

de fer, comparées à 1913, donneraient, en 1920, les chiffres suivants :

Personnel, 1913 : 1.430.473.000; 1920 : 13 milliards 619.294.000.

Matériel, 1913 : 919.494.000; 1920 : 13 milliards 104.049.000.

L'augmentation du personnel employé : 1 million 043. 620 ouvriers en 1920, contre 740.602 en 1913, ne serait pas proportionnelle, d'après ce même Ministère, à l'accroissement des salaires et du prix de la vie. Toute son argumentation tend à démontrer que les dépenses envisagées sont un minimum.

Le déficit est, d'autre part, déjà supérieur aux 16 milliards avoués. Il faut le porter à 18 milliards 83 millions, depuis l'établissement du budget, par suite des augmentations des traitements du personnel récemment accordées, et qui ont effet rétroactif à partir du premier avril 1920. Et rien n'existe pour le combler. On prévoit à peine une amélioration de 900 millions sur les recettes : une goutte d'eau dans la rivière.

Soyons certains, toutefois, qu'il existe des remèdes, et qu'on pourrait les trouver en examinant les causes du mal.

Il est difficile de diminuer les charges de la dette, qui s'élèvent, tant intérêts qu'amortissements, à 2 milliards 519 millions par an, pour un capital d'exploitation évalué de 20 milliards et demi à 24 milliards, selon les statistiques. Cette charge à sa base dans le rachat par l'Etat, et ses annuités pèsent sur l'exploitation pour une somme supérieure de plus de 1 milliard à celle qui devrait lui être normalement imposée.

Le personnel est trop nombreux. Tout le monde est d'accord sur l'utilité du renvoi de 100.000 à 150.000 employés, laissant encore un chiffre supérieur de 150.000 à celui de 1913, en face d'une diminution de trafic qui égale 48 % pour les voyageurs, et 20 % pour les marchandises. On réaliserait ainsi près de deux milliards d'économies.

Malgré les livraisons faites aux alliés, le nombre des locomotives s'est encore accru de 29.170 à 30.000 ; par contre, celui des wagons a diminué de 753.600 à 604.800. La réfaction du matériel, en général, représente environ 3 milliards pour l'année courante. Mais, ces frais s'amoindriront dans les exercices suivants. De plus, on peut prévoir une baisse rapide des prix, qui commence à se manifester.

Les tarifs des chemins de fer ne sont pas en proportion avec l'augmentation générale des prix , et avec la baisse du mark. C'est une des raisons essentielles du déficit. On constate pour les marchandises, que ces tarifs constituent une sorte de dumping au profit des transporteurs, dont la charge retombe sur la population entière. Leur bon marché permet des transports à un taux tellement bas, qu'en avril 1921, les métallurgistes de Westphalie avaient intérêt à diriger leurs produits par voie ferrée sur Brême, au lieu de les envoyer par eau sur Anvers, comme avant la guerre. De même, les négociants en fourrages de Düsseldorf faisaient leurs expéditions par Brême, au lieu de Rotterdam; et pour des raisons semblables.

En somme, la situation des chemins de fer alllemands n'est nullement désespérée, comme

on voudrait nous le faire croire; et comme les délégués du Reich ont essayé de le démontrer dans leurs réponses aux questions qui leurs ont été posées à la Conférence de Bruxelles.

Il y a un certain nombre de causes de déficit. Les unes sont passagères, et destinées à disparaître : réfection des voies et du matériel. Les autres disparaitraient, si l'on avait la volonté de leur appliquer les remèdes qui sont connus :

1. Industrialiser l'exploitation, l'alléger d'un milliard de charges provenant de la dette, et de trois milliards de dépenses d'établissement dont elle payerait les intérêts.

2. Réaliser une économie de deux milliards sur le personnel.

3. Relever les tarifs, de façon à combler, au moins dans sa plus grande partie, et peut-être en totalité, les dix à douze milliards restant de déficit.

Mais, à côté de ses voies ferrées, l'Allemagne dispose d'un réseau de canaux, auquel elle pense déjà pour les suppléer et les alléger d'un trafic futur trop intense. Depuis quelques temps, surtout en Allemagne du sud, se dessine toute une politique rationnelle, dont le but est d'activer et même de rénover la navigation intérieure.

Du 18 juin au 10 juillet 1921 a eu lieu à Munich une exposition de l'industrie hydraulique et de la navigation fluviale. Elle recouvrait une superficie de 22.000 mètres-carrés, placés sous la protection de l'énorme statue de la Bavaria, à côté de laquelle on l'avait installée. Ses grandes divisions étaient consacrées aux voies navigables, aux forces hydrauliques, aux combustibles. Une section spéciale était réservée à la tourbe. Par-

tout, des plans, des modèles, des dessins, facilitaient au public l'étude des projets en cours, aussi bien que celle des installations déjà réalisées. Ce seul fait montre toute l'importance qu'on attribue en Allemagne aux canaux et à la houille blanche.

La Bavière est spécialement intéressée à ces deux questions. Sa situation géographique, au centre de l'Europe, en fait un carrefour commercial entre le bassin du Rhin et celui du Danube. Sur son territoire coulent au nord le Main et au sud le Danube, avec ses afflents : Inn, Isar, Lech. Mais, ces différents cours d'eau, soumis à un régime encore torrentiel ou alpestre, ne sont pas navigables. Le Danube entre en Bavière à Ulm. Son débit moyen est alors de 40 mètres cubes par seconde, pour devenir de1.440 mètres cubes à Passau, au moment où il pénètre en Autriche. Il descend sur ce parcours de 189 m. L'Iller, avec 80 mètres cubes de débit par seconde et 314 mètres de chute ; la Lech. avec 125 mètres cubes et 403 mètres de descente de sa source à son embouchure; l'Inn, avec 770 mètres cubes et 186 mètres de pente, des frontières bavaroises à son confluent, présentent les mêmes caractéristiques. Le Main de son côté roule en quittant la Bavière une moyenne de 180 mètres cubes par seconde, et descend 180 mètres depuis le confluent du Main rouge et du Main blanc.

Tous ces cours d'eau ne sont donc pas susceptibles par eux-même de porter des bateaux. Depuis longtemps, on a canalisé le Danube jusqu'à Ulm, de façon à y permettre la navigation dés péniches de 600·tonnes. On a essayé également, par le canal Ludwig, de réaliser la jonction du Rhin et du Danube. Cette entreprise n'a pas

été très fructueuse, et son trafic, depuis quelques années s'était beaucoup réduit. Une autre idée plus vaste se fit jour. Elle consiste à faire d'Ulm le centre d'un réseau fluvial qui rayonnerait vers Friedrichshafen sur le lac de Constance, vers Ratisbone et vers Mannheim; et à relier, d'autre part, le Rhin au Danube par le Main, au moyen d'un canal accessible à la grosse batellerie.

Ces desseins étaient inspirés par la crainte de voir la France accaparer la navigation et la force hydraulique du cours du Rhin, entre Strasbourg et Bâle; et par la pensée de remplacer le Rhin par une voie fluviale artificielle rapprochant du bassin westphalien les pays bavarois. Elle permettrait d'y amener à bon compte les houilles de la Rhur, qui à l'heure actuelle ne peuvent entrer en concurrence dans ces régions avec celles de la Saar. Le ravitaillement en charbon de la Bavière, en l'état actuel des choses, risquerait d'être entièrement entre les mains de la France, et les gouvernements allemands paraissent redouter beaucoup cette éventualité. La disette de combustible qui régnait à la fin de la guerre montra que malgré la richesse de son sous-sol, l'Allemagne pouvait un jour manquer de houille, par suite de grèves, troubles sociaux, ou toutes autres circonstances. Elle amena l'étude des futures voies navigables au point de vue de leurs forces hydrauliques, et en précipita la réalisation.

Le premier projet entré dans cette voie est celui du canal Rhin-Neckar-Danube. Après plusieurs années de discussions, les ingénieurs se mirent d'accord sur le parcours suivant :

Le canal quitte le Rhin à Mannheim-Rheinau.

Il commence par un vaste bassin d'où se détache un canal latéral au Neckar jusqu'à Heidelberg. Il utilise ensuite le cours de la rivière jusqu'à Knockendorf. A partir de cette localité, un nouveau canal latéral suit la rive droite du Neckar jusqu'à Neckargartach, en poussant une branche vers Hellbronn. Puis, on utilise le cours du Neckar jusqu'à la frontière du Wurtemberg. A Stuttgart se trouvera une gare de transit. Sur cette partie de son parcours, le canal nécessitera la construction de 21 barrages, dont chacun alimentera une usine électrique. A Plochingen, le canal entre dans la vallée de la Fils, qu'il longe jusqu'à Geislingen. La pente coupée par 11 écluses varie de 28 à 12 mètres. Puis, une nouvelle série d'écluses le monte jusqu'à Amstetten, d'où il redescend sur Ulm et le Danube au moyen de 4 écluses, et de pentes atteignant jusqu'à 30 mètres. Le canal continue ensuite vers Kehlheim, en amont de Ratisbonne. D'Ulm à Kehlheim, le lit du fleuve lui-même n'est pas navigable. On a recours à un canal latéral qui rejoint le lit du Danube à certains endroits.

Des chutes d'eau, ménagées sur tout le parcours de Mannheim à Kehlheim, procureront une force évaluée à 240.000 H P.

Depuis le début de 1921, les travaux sont commencés sur plusieurs points simultanément : à Horkheim, Kochendorf, Ober et Unter Turkheim. En même temps, on s'est inquiété de la partie financière. Après quelques tâtonnements, une société par actions s'est créée en juin 1921, au capital de de 350 millions de marks. L'Empire, les états, les villes, les industries privées, y ont pris part dans les proportions suivantes :

Empire	160 millions	
Wurtemberg ..	80	—
Bade	17,5	—
Hesse	2,5	—
Communes	50	—
Souscriptions privées	40	—

On prévoit un délai de douze années pour l'achèvement de l'œuvre, et une dépense totale de 2.400 millions, dont 950 pendant les quatre premières années. Le capital de la société est donc de beaucoup inférieur aux sommes qu'elle devra dépenser; mais les souscripteurs à la Société par actions du canal du Neckar se sont engagés à doubler son capital en cas de besoin, et ont de plus donné leur garantie solidaire aux emprunts qui pourront être faits par voie d'émission d'obligations.

Le Wurtemberg est de beaucoup l'Etat le plus intéressé à la construction du canal du Neckar. Mais, celui-ci ne portera tous ses fruits que lorsque la totalité du programme dont il fait partie aura été réalisée.

La deuxième partie, et la plus importante, consiste dans la construction du canal Rhin-Main-Danube. Elle a reçu récemment une impulsion nouvelle parce que, comme le Wurtemberg, la Bavière en présence de l'occupation de la Sarre par les Français, désire faciliter l'arrivée des charbons westphaliens, et craint la perte du bassin de Haute Silésie. Ce même Etat perçoit très nettement la situation privilégiée qu'il occupe, au carrefour des grandes routes commerciales entre l'Allemagne du Nord et l'Italie, la France et les pays danubiens. Enfin, il escompte le développement rapide de la navigation rhénane. L'œuvre à longue

échéance qu'il vient d'entreprendre permettra en outre d'occuper de nombreux ouvriers sans travail.

Voici le trajet du futur canal : A partir de son confluent avec le Rhin, le Main, en remontant vers sa source, est déjà canalisé jusqu'à Aschaffenburg. De cette localité à Wernfeld, la voie d'eau suivra le cours de la rivière qui sera à son tour canalisée. Entre Gemünden et Schweinfurt, le Main trace un large coude en forme d'angle, qui sera coupé à sa base par un canal, abrégeant le trajet de 75 kilomètres. Celui-ci quittera près de Wesnfeld la vallée du Main, pour s'engager dans celle de la Wern, passera au-dessus du Main près de Garstadt sur un pont de vingt mètres de hauteur, et le rejoindra au sud de Schweinfurt. De là, tantôt latéralement au lit du fleuve, tantôt en l'employant, il se dirigera sur Bamberg. C'est avant d'atteindre cette ville que le canal abandonnera définitivement le cours du Main. Evitant Bamberg pour un large circuit, il se dirigera vers les territoires industriels de Nuremberg. Après avoir cotoyé cette ville, il s'élèvera jusqu'à 406 mètres d'altitude, à Hilpolstein. Là commencera sa descente vers le Danube par la vallée de l'Altmühl, déjà canalisée pour le passage du canal Ludwig. Mais, la réfection totale de toute cette partie sera nécessaire pour permettre le passage de la grosse battellerie. Enfin, le canal atteindra le Danube à Kehlheim, d'où le fleuve lui-même servira de voie aux bateaux, jusqu'à Passau et jusqu'à la frontière. D'Aschaffenburg à l'Autriche, le canal Rhin-Main-Danube aura 607 kilomètres de longueur, coupés par 49 écluses. Les bateaux de 72 mètres de longueur, 10 mètres de largeur, 2 m. 30 de tirant d'eau, et d'un déplacement de 1.200 ton-

nes pourront y naviguer ; mais les écluses pourront contenir aussi des péniches de 1.500 tonnes. Des remorqueurs à vapeur assureront le service de la navigation.

La construction des deux canaux destinés à joindre le Rhin au Danube aura un autre résultat fort intéressant. Il permettra de récupérer une force hydraulique considérable, qui sera transformée en énergie électrique. Le canal du Neckar donnera environ 70.000 HP, soit 300 à 400.000 kwh. Du canal du Main, on espère encore davantage. Le long de son cours se dresseront 33 usines de force. Leur jonction avec le réseau électrique bavarois assurera la répartition de l'électricité en Bavière du Nord, en Bade, en Hesse et en Prusse. On gagnera ainsi en chiffres ronds 250.000 HP, représentant une économie de 2,5 millions de tonnes de charbon.

La partie financière a été réglée de la façon suivante : Une Société par actions, créée en août 1921, au capital de 600 millions de marks, assurera la gestion de l'entreprise; 45 p. 100 du capital seraient souscrits par le Gouvernement d'Empire et 26 p. 100 par le Gouvernement bavarois. Les communes et groupements industriels prenant à leur charge les 29 p. 100 restant. La ville de Francfort-sur-le-Main aurait souscrit à elle seule pour 10 millions. D'après les évaluations actuelles, les frais de construction du canal Rhin-Main-Danube atteindront 13 milliards de marks.

On fonde en Bavière les plus grands espoirs sur la liaison des deux grands réseaux européens. Réunir sans transbordement la mer Noire et la mer du Nord, Rotterdam et Anvers, à Braila et Constanza est un projet dont l'amplitude ne pouvait que séduire par son apparence grandiose des

cervelles germaniques. Il est certain que sa réalisation rendra, dans un avenir plus ou moins éloigné d'importants services à l'Europe Centrale. Il facilitera l'expédition des produits agricoles de l'Orient vers les districts industriels du Rhin. Les céréales de la Hongrie, les bois de Slovaquie et de la Yougo-Slavie et du sud de la Pologne trouveront un nouveau débouché. D'autre part, l'Allemagne pourra expédier à ces contrées encore peu développées, tous les produits de sa fabrication, et en particulier des machines dont le transport par voie ferrée est si onéreux.

La France doit porter toute son attention sur ces transformations. Sa situation au bord du Rhin, et le contrôle qu'elle y exerce sur la navigation entre Strasbourg et Bâle risquent de recevoir une sérieuse atteinte si une partie du trafic du fleuve, dérivé avant d'atteindre les frontières d'Alsace, se dirige vers la Suisse sans passer par son territoire. Une grande partie du transit lui échaperait.

En effet, à peine les travaux sont-ils commencés sur le Neckar et le Main, que les ingénieurs allemands étudient déjà une troisième voie intérieure, reliant Ulm à Friedrichsafen. Ainsi serait complété le programme qui consiste à faire d'Ulm le centre obligé de tous les transports par eau en Allemagne du Sud.

A nos techniciens de travailler à leur tour, pour contrebalancer, dans la mesure du possible, un aussi fâcheux événement.

CHAPITRE VII

L'expansion allemande à l'étranger. Quelques procédés pour attirer les clients. Les Holding Companies. Le Bureau du Commerce extérieur. Le Deutsches Ausland Institut.

Deux ans et demi se sont écoulés depuis la fin de la guerre européenne.

Ce délai est suffisant, pour nous permettre de mesurer le chemin parcouru par l'Allemagne sur la voie de l'expansion économique et commerciale à l'étranger.

Au lendemain de l'armistice, les Allemands, avec un courage admirable, se remirent immédiatement au travail pour renouer leurs anciennes relations complètement détruites.

Leur premier soin, dans tous les pays où ils désirent s'implanter, est de procéder à une propagande savante. Celle-ci revêt diverses formes.

Tout d'abord, la revue commerciale, entièrement écrite, texte et annonces, dans la langue du pays où elle doit être répandue. Des articles s'efforcent de démontrer la puissance de l'industrie allemande, la perfection de ses installations, l'œuvre grandiose de ses techniciens. Ils sont illustrés de nombreuses photographies, qui représentent des

grues colossales, des usines empanachées de fumée, des ateliers immenses où travaille un peuple d'ouvriers : en un mot, tout ce qui peut frapper l'imagination du futur client.

Voici un pays, la Suisse, où une propagande de ce genre est facile, tant à cause de l'affinité de langue, que du voisinage des frontières. On y trouve l'« Echo » qui s'intitule « Revue de l'exportation allemande ». Non seulement, il est destiné à propager la réputation des marchandises allemandes, mais encore à en faciliter l'achat. Son action pourtant, n'a pas été jugée suffisante. Il s'agit, à côté d'elle, de triturer par un autre moyen la mentalité des habitants, pour la façonner dans le moule germanique. Le journal ordinaire, la feuille quotidienne y pourvoira. En l'espèce, un groupe industriel, celui de Stinnes, s'efforce d'acquérir ou d'influencer un certain nombre de journaux helvétiques. Le Service de Presse de la Légation d'Allemagne à Berne, assisté des correspondants des journaux allemands en Suisse et d'un représentant du groupe Stinnes, centralise et coordonne les efforts. Il fait des tentatives auprès des journaux romands pour acheter la *Suisse* ou la *Tribune de Genève.* Il essaie de contrôler la *Tribune de Lausanne* ou la *Tribune de Fribourg* Ses efforts n'ont pas réussi. Il tâche d'arriver à son but par un détour. Les Agences de publicité, Rudolf Mosse en tête, sont à sa disposition pour distribuer gratuitement ou à très bon marché des dépêches, des articles, des feuilletons tendancieux aux journaux locaux les plus répandus. Tous ces articles roulent sur des sujets analogues : le relèvement économique de l'Allemagne est la condition primordiale de la reprise des affaires et du bien-être général ; la France, qui persiste à pour-

suivre l'exécution du traité de Versailles, est seule cause du marasme où se débat l'Europe. Cette propagande, bien étudiée, rencontre le plus vif succès, et l'Allemagne en profite politiquement et commercialement.

Mais, la Suisse n'est pas seule atteinte. Pour les Etats-Unis, l'Allemagne publie, en anglais, l'*European Press* à Brême et le *Transatlantic Trade* à Berlin. Pour l'Espagne, paraissent la *Revista Medica de Hamburgo* à Hambourg, le *Mercurio Hispano-Aleman* à Berlin, la *Deutsche Warte*, cette dernière en allemand et espagnol, à Barcelone, et le *Gazeto de Munich* à Munich. La *Revista A. E. G.* est imprimée en portugais à Berlin spécialement pour le Portugal. Dans cette ville, se rédige en pur castillan *El Progresso del Ingeniero*. En Amérique, on trouve à Bogota le *Transocean*. Enfin, l'Argentine est spécialement favorisée. Pas moins de six journaux allemands y paraissent : *Argentinisches Tageblatt*, *Buenos-Ayres Handelszeitung*, *La Plata Post*, *Argentinisches Volkstrade*, *der Bund* et *Deutsche La Plata Zeitung*.

Le procédé qui consiste à vanter sa marchandise dans un catalogue alléchant, rentre dans le «fair play » de la lutte économique. On ne pourrait en dire autant de celui dans lequel l'esprit sournois de la race germaniqeu se révèle tout entier, en calomniant ses adversaires. Il nous est du reste connu. Pour d'autres buts, les Allemands l'ont employé en grand pendant la guerre, en se disant que, de la calomnie il reste toujours quelque chose. Cette campagne de mensonge répugne à notre caractère. Nous la retrouvons, sous une forme différente, dans un autre pays. Prenons la région du sud de l'Espagne. Les classes labo-

rieuses y sont peu instruites. Elles lisent peu. Du reste, elles ne sont pas intéressantes. Elle se contentent de peu, et n'achètent guère. Ceux qu'il faut toucher, ce sont les gros industriels, ou les gros commerçants, assez peu nombreux. Il est facile de les rencontrer, de causer avec eux. Un beau jour, on ne sait comment, les bruits les plus inquiétants commencent à circuler au sujet de la situation financière de la France. Les personnalités du pays vont aux renseignements, auprès de nos agents consulaires, leur déclarent que notre situation est très précaire : la rentrée des impôts en France n'a pas atteint les prévisions budgétaires; toute entreprise à long terme dans laquelle des capitaux français seraient engagés deviendrait dangereuse. L'Allemand, qui a semé cet état d'esprit dans la population indigène est aux aguets. Il met à profit nos lenteurs et nos tergiversations. Il évince nos sociétés de diverses affaires intéressantes ; il s'installe à leur place ; il achète des terrains, construit des usines ; accapare le commerce du bois; inonde le marché local de marchandises vendues à des prix très bas. avec des modalités de paiement surprenantes. Et, tout à coup, on s'aperçoit qu'il occupe toute la place. Sa campagne de démoralisation a remporté un succès complet.

La fondation de maisons allemandes à l'étranger permet de faire émigrer un nombre considérable de ces techniciens dont l'Allemagne regorge, ingénieurs de toutes façons, et aussi, ouvriers spécialisés, tourneurs, électriciens, photographes, imprimeurs, mécaniciens et monteurs. De plus, pour placer hors de ses frontières un aussi grand nombre que possible de ses spécialistes, tous désireux de trouver à l'étranger un emploi rémunérateur,

le Reich les propose aux industriels des autres pays. Les consuls se tiennent à la disposition des intéressés pour leur fournir tout le personnel technique dont il pourraient avoir besoin. L'Allemagne obtient ainsi deux avantages. Le moindre peut-être, est d'écouler vers l'extérieur le trop plein de sa population. Celle-ci, fixée dans une contrée dont elle ignore les mœurs, garde les siennes propres, conserve l'habitude d'acheter des produits allemands, qui viennent tout naturellement se répandre dans le pays d'émigration, et ne tardent pas, par une habile réclame, à s'y implanter définitivement. De leur côté, les ingénieurs allemands qui travaillent dans des usines ou des maisons locales battent le rappel pour faire acheter par elles les machines allemandes, supérieures, selon eux, à celles du monde entier. La maison essaie une commande, la livraison est rapide et satisfaisante, le prix d'un bon marché avantageux. Elle recommencera. Une fois de plus c'est le commerce allemand auquel va tout le bénéfice.

Ainsi, pour allécher la clientèle, les commerçants et industriels allemands sont revenus à leurs méthodes d'avant-guerre qui peuvent se résumer en quelques mots : prix très bas, paiements à longs termes. Dans cet ordre d'idées, ils sont arrivés, depuis la guerre, à battre tous les records, grâce, non seulement au bon marché légendaire de leur main-d'œuvre, mais surtout, grâce à leur change déprécié, qui leur permet de concurrencer partout le dollar et la livre sterling. On l'a vu récemment, en particulier, lors de la soumission de matériel pour les chemins de fer espagnols.

Le bas prix des produits allemends est pour leur vente un avantage de premier ordre. C'est lui qui

leur permet, aujourd'hui, de reconquérir de haute lutte le marché italien contre les produits nationaux. Depuis quelques temps, c'est une véritable inondation de marchandises allemandes qui s'abat sur toute l'Italie, et principalement sur les provinces du Nord.

Cette situation a soulevé les véhémentes protestations des industriels locaux, menacés dans leur existence. Elle a fini par attirer l'attention des pouvoirs publics, et des organismes commerciaux. C'est ainsi que, le 13 janvier dernier, le Président de la Chambre de Commerce de Pise signalait avec alarme à ses collègues cette crise menaçante pour l'industrie italienne. Il disait dans son rapport : « Cette nouvelle invasion systématique de notre marché a créé une situation qui doit préoccuper tous les hommes d'affaires, et tous ceux qui ont à cœur les intérêts du pays ». Après avoir cité quelques exemples topiques, il concluait : « Ces phénomènes prennent chaque jour une intensité telle, que notre vie commerciale est compromise ». La Chambre de Commerce, dans un ordre du jour voté à l'unanimité, adopta une résolution dans laquelle elle portait l'envahissement du commerce allemand à l'exclusion du commerce italien à la connaissance des organisations industrielles et ouvrières intéressées.

Ainsi la presse allemande allègue l'épuisement économique de l'Allemagne, et prétend que ce pays est hors d'état de payer des indemnités; tandis que, pour lui donner un démenti, son industrie inonde tous les marchés extérieurs.

Le Gouvernement allemand se devait à lui-même de participer à cette expansion commerciale renaissante, et il n'y faillit point. Il organisa au début de 1921, sous les auspices du Ministère

des Affaires Etragères, un bureau du Commerce Extérieur destiné à rassembler des quatre points du globe les informations commerciales, et à les répartir ensuite. A la tête de cet office, se trouve un Conseil de trente membres choisis dans les autres départements ministériels. Les nouvelles reçues sont classées par catégories, et destinées, suivant leur nature, à fournir matière à des publications différentes. Le service imprime tout d'abord un journal quotidien : les *Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft*, qui renferment tous les renseignements susceptibles d'être immédiatement publiés. Des bulletins personnels contiennent les informations confidentielles, qui sont transmises aux seules personnes intéressées.

La souscription à ces publications est minime, de façon à assurer leur plus grande diffusion possible : 100 marks par an pour une matière spéciale, et 1.000 marks pour l'ensemble du service. En troisième lieu, un service spécial est fait aux journaux. Enfin, le Bureau du Commerce Extérieur a commncé la publication d'un série de monographies relatives aux différents marchés étrangers. Les agents diplomatiques et consulaires allemands n'ont pas été oubliés. Ils sont renseignés au jour le jour sur tout ce qui concerne les conditions économiques de l'Allemagne, de façon à être en mesure de satisfaire toujours aux demandes qui pourraient leur être adressées sur un point précis.

A cette organisation officielle, savamment étudiée en a été adjointe une autre. Toutes les maisons et Sociétés engagées dans le commerce avec l'étranger ont été englobées dans un vaste organisme, sous le nom d'Association des firmes alle-

mandes d'exportation, qui a son siège à Berlin. Non seulement le commerce y a été appelé à siéger, mais aussi l'industrie et la navigation, de sorte que, à n'importe quel moment, il est possible d'y discuter les problèmes extérieurs qui touchent nécessairement à ces trois grandes divisions de l'activité économique d'une nation.

Mais pour commercer efficacement avec les autres peuples, il ne s'agit pas seulement de connaître leurs besoins, leur manière de vivre, les spécialités qu'ils ont, les objets qu'ils consomment ou emploient. Il faut aussi s'efforcer d'acquérir chez eux le plus d'influence possible, par une propagande adroite, ou par une savante immigration.

Nous avons signalé plus haut les services considérables rendus à l'Allemagne pas ses nationaux émigrés. Si l'on songe que sur cent millions d'êtres humains de race germanique, 60 millions seulement habitent à l'intérieur des frontières de l'Empire, on peut se figurer de quelle utilité peut être l'activité, convenablement dirigée, des 40 autres millions répartis dans l'univers entier.

Voilà dans quel dessein a été créé le « Deutsches Ausland Institut ». Sa fondation toute récente, date de 1917, et montre combien, en pleine guerre, les Allemands pensaient déjà à l'œuvre de leur reconstitution. Ce n'est pas sans motif que l'initiative de sa création revient aux Wurtembergeois, et qu'il a été installé à Stuttgart. Depuis de longues années, les habitants du Wurtemberg émigrent dans une proportion plus considérable que n'importe quels autres de leurs compatriotes. Ils étaient donc mieux disposés et préparés que les gens de Hambourg même ou de Brême, à étudier le grave problème des ressources germaniques et de leurs débouchés.

Le « Deutsches Ausland Institut » est une création privée. Mais le Gouvernement allemand, réfugié à Stuttgart, au moment du coup d'Etat Kapp, se trouva en mesure de l'étudier de près et d'en apprécier l'utilité. Il lui accorde une subvention, ainsi que la ville de Stuttgart et l'Etat vürtembergeois.

Sous une apparence pacifique, l'Institut a souvent une activité politique. Il n'est, au fond, qu'un vaste réseau d'espionnage à l'étranger, une toile d'araignée étendue sur le globe, dont les bureaux de Stuttgart forment le centre. Son désir principal est de récupérer tous les Allemands qui ont perdu leurs liens d'attache avec la mère patrie; aussi bien les colonies du Volga, que celles des deux Amériques. Seconder le germanisme à l'extérieur, faire connaître les pays étrangers aux Allemands, secourir et aider les Germains hors de l'Empire, sont ses trois grands buts.

Cette institution, quoique encore très jeune, s'est puissamment développée. Elle compte déjà 6.500 membres, donne journellemnt 100 à 150 consultations à des émigrants, reçoit et écrit autant de lettres.

Le Deutsches Ausland Institut recherche toutes les sociétés allemandes à l'étranger. Il en a déjà découvert 7.000, et il en trouve de nouvelles tous les jours. Nons seulement il correspond avec tous les Allemands de l'extérieur, mais il se sert de leurs renseignements pour faire des publications sur les colonies allemandes du Volga ou de la Courlande, le germanisme en Pologne, en Angleterre ou en Uruguay. Il fait des conférences, dépouille les journaux et les périodiques. Toutes les indications ainsi récoltées sont recueillies dans un fichier, qui comprend 24 rubriques. Chaque ru-

brique elle-même comporte des subdivisions. A côté, existent un service de cartographie ; un service de vues et photographies pour projections ; un bureau de renseignements et de placements ; un office de conseils juridiques.

Rien n'a été négligé pour assurer le fonctionnement parfait de ce nouvel organisme.

Mais, les Allemands savent encore employer d'autres méthodes pour prendre la plus grande place possible à l'étranger. Ils imaginent sans cesse de nouveaux moyens, aussi variés qu'ingénieux, pour déjouer la vigilance des nationaux des pays où ils s'installent. L'un des derniers est la multiplication des « Holding Companies », qui depuis quelque temps pullulent en Suisse, au point d'avoir attiré l'attention de plusieurs journaux alémaniques ou romands : *Nouvelle Gazette de Zurich*, *Schweizerische Republikanische Blaetter*, *Gazette de Lausanne ;* et même des pouvoirs publics.

Le propre de ce genre d'entreprise est de ne posséder sur le territoire où elles se fondent, qu'un siège social et une administration. Les usines de fabrication, installations, stocks de marchandises et directions restent dans le pays d'origine.

Les Holding Companies allemandes en Suisse ont des buts multiples. Tout d'abord, elles cherchent à soustraire leurs capitaux aux yeux inquisiteurs du fisc allemand, qui exige des impôts très lourds. D'autres se constituent, à l'aide de quelques administrateurs suisses grassemnt payés, une façade neutre qui leur permettra de « naturaliser » leurs marchandises, et d'éluder les taxes dont les Alliés frappent les exportations allemandes. Un troisième groupe a pour but d'accaparer le con-

trôle du plus grand nombre possible de sociétés suisse, de façon à les forcer à se tourner, bon gré, mal gré, vers le marché allemand, et à les faire tomber sous sa dépendance.

Là comme partout, les gros consortiums allemands sont au travail.

Voici, par exemple, la Société *Pro Montana* créée à Zug en avril 1921 par le groupe Stinnes au capital de 500.000 francs. C'est elle, dit-on, qui détient les actions de la Société autrichienne *Alpin Montan* achetées par cet industriel. Ses buts sont clairement désignés : approvisionnement des industries suisses en matières premières, commerce de tous les produits industriels en général, participation à toute entreprise qui s'occupe de la fabrication ou de la vente de ces produits ainsi qu'à toute Société ayant un rapport quelconque avec les trois premiers points. Ce qui revient à dire : s'immiscer dans le plus grand nombre possible de Sociétés suisses, de façon à s'approvisionner en produits allemands vendus par la firme Pro Montana pour le plus grand bénéfice du commerce germanique.

L'*Evag Holding Aktiengesellschaft*, inscrite au registre du commerce suisse du 24 juin 1921, avec siège social à Zurich, se dénonce avec plus de clarté encore. Elle se destine à l'acquisition et l'administration permanente de ses propres participations à d'autres entreprises.

La *Nouvelle Gazette de Zurich* a démasqué également une certaine *Société Anonyme pour la construction de moulins*, fondée à Bâle et administrée par des Suisses. Elle s'est trouvée tout simplement être une succursale de l'industrie allemande

similaire, qui s'était ajusté un faux nez pour concurrencer l'industrie suisse. Il existe à Bâle tout un groupe des Holding Companies qui s'intitule : *Société d'Entreprises industrielles.* Mais la mieux caractérisée peut-être de toutes ces Holding Companies est la *Société Suisse pour valeurs industrielles* à Lucerne, fondée en 1920 au capital de 2 millions de francs. Le Conseil d'administration est formé de Suisses de vieille roche. Mais derrière cette façade se cache le cerveau véritable de la Société, qui s'appelle Julius Sichel de Mayence. Sous l'influence de ce Consortium bien connu, allié à Stinnes, et qui possède des intérêts dans cinq pays différents, la Société de Lucerne a successivement élevé son capital à 12 millions et demi, puis à 20 millions de francs. Le travail qu'elle a entrepris sur le territoire helvétique peut se résumer en cette simple formule : acquérir le plus grand nombre de participations dans le plus d'affaires importantes possible, de façon à canaliser systématiquement vers l'Allemagne tous leurs besoins de ravitaillemnt.

Grâce à son capital, la Société suisse de Sichel s'est ainsi immiscée dans une série de Sociétés suisses : *Funiculaire de Stanserhorn, Usines d'Electrochimie d'Aarau, et d'Electricité de Reichenberg, Mines de Sion, Fabrique de Machines Rubag*, à Zurich, maisons commerciales *Robbé*, à Bâle, *Von Moos*, à Zurich. Elle s'est, de plus, alliée à la Pro Montana. Elle essaye également de travailler dans les assurances.

Les élévations successives de capital doivent permettre à la Société suisse pour valeurs industrielles, et par conséquent à Sichel, de mettre la main sur les industries suisses, très gênées par la

crise économique. Sichel semble s'être tourné spécialement vers l'accaparement des industries métallurgiques et électriques. Il aurait consacré 32 millions de francs suisses à cette dernière affaire.

Ainsi s'effectue méthodiquement l'exploitation du marché suisse, de façon à enlever à ses clients toute liberté de détermination dans ses achats.

CHAPITRE VIII

Le boycottage des produits alliés en Allemagne.

Un travail de ce genre ne serait pas complet sans quelques pages sur le boycottage des produits alliés, et particulièrement des produits français, auquel les Allemands se livrent avec une frénésie qu'activent encore les excitations de la presse.

Un vertige de haine semble avoir emporté toute la nation contre la France qui sert de bouc émissaire, et qu'on accuse de tous les malheurs de la pauvre Allemagne. Elle est ligotée par l'impérialisme français, répète-t-on partout. Les exigences croissantes de la France, qui prétend — on ne sait pourquoi — faire retomber injustement sur le peuple allemand la responsabilité de la guerre, et recevoir des indemnités exorbitantes à titre de réparations, méritent un juste châtiment.

Il ne nous appartient pas d'examiner comment et pourquoi nos concitoyens qui, il y a une année, étaient vus sans trop grande animosité outre-Rhin, sont devenus l'objet d'une pareille fureur.

Constatons simplement que, plus l'Allemagne sent ses forces s'accroître, plus elle devient hostile.

Et, en attendant d'autres manifestations, elle a pris la première à sa portée : le boycottage.

D'une façon générale, le boycottage n'a pris corps qu'après les accords de Paris. Les sanctions, trop méritées par des manquements continuels au Traité de Versailles, ont été considérées comme une injure sanglante faite à une Nation incapable d'accorder ce qu'on exigeait d'elle.

Mais ce ne sont pas les sanctions qui l'ont suscité, puisque, dès le début de l'année 1921, les Allemands ont commencé à boycotter les produits français. Au mois de février, les membres de l'Association du Commerce des laines, à Brème, se réunissaient pour discuter l'opportunité d'une décision d'après les termes de laquelle ils se refusaient désormais à faire des affaires avec les Français. Cette décision fut prise à l'unanimité par les 60 membres présents de l'Association. Il est curieux de relever que la raison invoquée par eux était « l'ignominieux traitement que d'une façon continue la France inflige à l'Allemagne ».

Au mois de mars, la Société des Commerçants en gros de vins et spiritueux, à Brème, décidait, à l'issue d'une réunion, de s'abstenir de tout achat de produits en provenance de pays qui participaient aux sanctions contre l'Allemagne et en particulier la France, principal exportateur.

A Hambourg, les accords de Paris avaient suscité une violente campagne d'excitation traduite par des menaces de boycottage à l'égard des produits français.

Les journaux hambourgeois applaudirent à la résolution des commerçants de Brème. Puis, la haine manifestée contre la France s'étendit successivement à l'Angleterre et à la Belgique. L'Italie seule en fut exceptée, pour avoir refusé de

s'associer aux sanctions. Cette mesure se rattache, du reste, à la politique d'invasion allemande pratiquée dès le lendemain de l'armistice dans la Péninsule.

Toute cette agitation ne resta pas localisée à Hambourg et Brême. Elle se déclancha rapidement dans d'autres provinces allemandes, spécialement en Bavière. Le mouvement général, dirigé contre les marchandises de tous les pays alliés, et en particulier de la France, était encouragé par le *Hansa Bund, le Central Verband des Deutschen Grosshandels Verantwortung.* Les patriotes allemands étaient invités à ne pas acheter les produits de luxe, vins, liqueurs, vêtements, soieries, articles de parfumerie, en provenance de pays ayant imposé aux importations allemandes un droit de 50 %. Les dames étaient averties que l'achat de toilettes et d'articles de Paris, constituait des crimes contre la Patrie.

Cette propagande, sous des *dehors politiques*, avait surtout une origine mercantile, et pour but de favoriser la production intérieure allemande.

La campagne de boycottage, loin de s'apaiser en Allemagne, y a pris peu à peu une ampleur de plus en plus considérable. Elle gagna les territoires occupés, poursuivie par des associations et des ligues pangermanistes, l'*Orgesch* en tête. Il s'est même créé un organisme spécial, appelé *Commission de boycottage des marchandises provenant des pays de l'Entente*, qui sollicite du public allemand une aide morale et pécuniaire. Des journaux locaux donnent les listes des produits alliés que les Allemands ne doivent pas acheter. On distribue de toutes parts des papillons multicolores qui conseillent le boycottage de ceux-ci.

La campagne de boycottage s'étendit à toutes sortes d'industries.

La Fédération des Industriels de l'Industrie minière a adopté une résolution, exhortant le monde des affaires à s'abstenir de toute commande auprès des nations ayant approuvé les représailles de Londres, aussi longtemps que demeureront en application des sanctions illégales. Aucune commande des dits pays ne saurait être désormais acceptée, tant que la clientèle se refusera d'effectuer par avance la totalité du paiement de la contre-valeur des marchandises.

Le « *Lederwelt* », organe de la corporation des marchands de cuir, recommanda aux commerçants allemands de ne plus acheter de cuir en Alsace-Lorraine, et d'étendre ce boycottage à « toutes les autres nations ennemies ». Ce dernier journal déclare que les alliés se conduisent comme des bandits et des criminels.

La *Hansa Bund* s'est résolue à organiser systématiquement le boycottage des marchandises alliées. Ses adhérents lui ont fait connaître qu'ils souhaitent qu'une large propagande soit faite d'urgence en Allemagne contre la consommation des produits français. Le boycottage devrait s'étendre aux produits anglais, si l'Angleterre persévérait à soutenir la politique économique française. Pour les produits étrangers vraiment indispensables, il suffirait de s'adresser aux neutres et à l'Amérique « qui actuellement fait les plus grands efforts pour développer son commerce en Allemagne ». La folie de l'Angleterre et de la France en se prolongeant, procurerait à l'Amérique l'avantage d'un monopole commercial en Allemagne, à l'installation duquel le

bureau de la *Hansa Bund* se proposait d'aider de toutes ses forces.

Le Bureau du Syndicat Général des Négociants allemands a déclaré, par ailleurs, que les commerçants auraient « le devoir de refusr tout achat dans les pays ennemis, c'est-à-dire de l'Entente ».

L'Union hanséatique des négociants en vins, de fondation récente, a pris la résolution de cesser tous les achats directs ou indirects de vins et spiritueux, dans les pays qui avaient pris part aux sanctions. Des négociants ont conseillé au public de réclamer partout les vins mousseux allemands, refusant de tolérer aucun produit étranger.

D'après la *Berliner Zeitung am Mittag* du 15 avril, les négociants de Hambourg auraient pris la résolution de boycotter avec la dernière énergie tous les produits d'origine anglaise, française et belge.

« Les restaurants et hôtels de Hambourg ne vendraient ni n'achèteraient de marchandises de ces provenances. Le boycottage a été poussé à un tel point que, dans les premiers restaurants de la ville, on ne vend plus ni liqueurs, ni vins. »

C'est à Hambourg que le mouvement reste toujours le plus intense. Des affiches jaunes placardées dans tous les magasins, invitent les clients à ne pas acheter les marchandises françaises, et restent étalées sous l'œil ironique d'une police bienveillante. Mais, pour être plus sournoise, la campagne n'est pas moins vive dans les autres villes. Voici, par exemple, une caricature éditée à Berlin. Elle représente Michel, ce pauvre Michel allemand, pendu, au cou un énorme carcan (le carcan de l'Entente) et les mains liées. Au dessous, l'inscription invite à ne pas acheter de marchandises ennemies.

Jusque là, les particuliers et les sociétés particulières étaient seules mêlées au boycottage. Aujourd'hui, les autorités elles-mêmes s'en occupent.

Voici, *in extenso*, la traduction d'un ordre de la Direction des Chemins de fer Bavarois qui interdit de vendre des marchandises étrangères et en particulier en provenance de l'Entente :

« Nuremberg, le 12 mai 1921.

« Il a été constaté que dans les restaurants des gares, on vend beaucoup de marchandises étrangères, surtout françaises, comme biscuits, chocolat, cognac, vin rouge et cigarettes. Ces marchandises sont fabriquées en Allemagne même en quantités suffisantes, de sorte qu'il est indiqué de prescrire autant que possible la vente de produits étrangers.

Les stations ont donc à avertir les restaurateurs des gares et les marchands d'étalages en les faisant signer, que la vente des marchandises provenant de l'étranger, en particulier des pays de l'Entente, est strictement défendue lorsque ces sortes de marchandises peuvent également être fabriquées en Allemagne, même si ces produits d'Allemagne sont de qualité inférieure.

« *Des contraventions dans ce genre entraîneraient de suite le dénoncement immédiat du bail.*

« L'exécution de ces instructions est à surveiller.

« *Signé* : P. O.

« Ebermeyer. »

Comme on le sait, c'est l'Etat allemand qui a

pris la direction des Chemins de fer, en vertu de la Constitution.

La responsabilité de cette ordonnance remonte même plus haut que la Direction des Chemins de fer bavarois. Un entrefilet des *Münchener Nachrichten* se charge de nous l'apprendre. Il dit textuellement ceci :

(Dernières nouvelles).

Pas de marchandises des pays ennemis dans les buffets de gares.

« Nous apprenons que le Ministre d'Empire des « Chemins de fer a décrété une ordonnance défen- « dant la vente, dans les buffets des gares alle- « mandes, de toutes les marchandises étran- « gères. »

Avec de pareils documents en main, il semble difficile aux fonctionnaires du Reich, de déclarer qu'ils sont étrangers au boyçottage.

CONCLUSION

Telle est la situation économique de l'Allemagne depuis la fin de la guerre. Certes, elle est encore loin de ce qu'elle était en 1914. Les exportations restent bien au dessous du chiffre qu'elles atteignirent avant la guerre pendant l'année qui précéda le grand bouleversement européen. Mais une activité ininterrompue, une science et une connaissance approfondies de contingences politiques et économiques, et surtout une volonté irréductible d'arriver, ont permis aux Allemands de faire en deux ans des progrès qu'on n'aurait osé soupçonner dans la voie de la reconquête des marchés mondiaux.

A la tête des innombrables usines qui étalent leurs panaches de fumée du Rhin aux frontières de la Pologne, se trouve un groupe peu nombreux d'industriels colossalement riches. Leurs fortunes ne semblent pas avoir de limites. Sans cesse ils inventent de nouvelles combinaisons capables de mettre à leur merci, non seulement les usines rivales de leur propre pays, mais encore celles qui, dans les pays voisins, pourraient leur faire concurrence.

Apres au gain et ne reculant devant aucun

moyen pour arriver à leurs fins, ils ont amene en un laps de temps extrêmement court, une diminution qui menace de devenir encore plus forte, des industries petites et moyennes. Ainsi se sont formés ces énormes cartels à la tête desquels les Stinnes, les Stumm, les Kloeckner, etc..., font figure de potentats plus absolus que ne le fut jamais empereur allemand.

Non contents d'acquérir la puissance économique, ces autocrates d'un nouveau genre se sont jetés dans les luttes politiques, et ont pris place sur les bancs du Reichstag. Ils y figurent à côté des anciens hobereaux et leur présence ne fait pas tache, en face de toute cette Ritterschaft qui prépara si soigneusement la guerre contre l'Entente. Eux aussi préparent une lutte dans laquelle ils comptent bien arriver vainqueurs, et ils espèrent, en réunissant leurs combinaisons politiques et économiques, ruiner jusque dans ses fondements la puissance industrielle des Etats alliés qui, par le fait même, seront annihilés politiquement.

A côté de cette classe de magnats, une aristocratie d'argent se livre sur son champ d'action propre au même genre de combinaisons. Elle spécule, d'une façon effrénée, sans craindre même la baisse si sensible du mark qu'on croyait avoir atteint les dernières limites possibles. L'Allemand est, du reste, devenu un joueur de Bourse du haut en bas de l'échelle sociale. Il lui faut à toutes forces de l'argent pour vivre largement comme avant la guerre ; pour satisfaire ses goûts de luxe souvent trivial et ses dépenses de brasserie. Lorsque le soir, dans les grandes villes, des familles entières boivent la bière en mangeant de la charcuterie, selon leur vieille coutume, ce n'est pas seulement le salaire du père qu'elles dépensent.

C'est souvent l'argent gagné par lui en jouant à la hausse ou à la baisse sur le cours des changes. Du reste, de toute façon, quoique la vie ne soit pas excessivement chère, par rapport à la faible valeur du mark démonétisé, elle excède de beaucoup la fortune de la plupart des bourgeois, dont l'avoir personnel ne s'est pas accru pendant la guerre, et qui sont bien forcés d'avoir recours à tous les moyens pour subvenir à leurs besoins journaliers.

Si la grosse industrie et la grosse finance se sont enrichies pendant cinq années d'une façon fabuleuse, et si des fortunes insoupçonnées se sont dressées subitement en Allemagne comme dans tous les pays, la masse des classes moyennes n'a pas pu profiter des circonstances, à cause de son éloignement au moment où tous les hommes à peu près valides étaient retenus à l'armée. Au desous, la tourbe ouvrière et socialiste, réclamant sans cesse, par l'intermédiaire de syndicats puissamment constitués, se dresse pour lutter elle aussi et pour prendre au soleil la place qu'elle croit lui être due.

Souvent les ouvriers doivent se contenter de salaires juste suffisants pour assurer leur existence. Ceux-ci ont augmenté, il est vrai, mais dans une proportion bien moindre que dans les autres pays. Cette situation fait une des forces de l'industriel et du patron qui peuvent ainsi déverser au commerce de l'exportation une quantité énorme de produits bon marché qui, aujourd'hui comme autrefois, tentent l'acheteur étranger, soucieux bien plus d'acheter à bon compte une marchandise quelconque que cher une marchandise de bonne qualité.

L'ouvrier travaille sans discontinuer et du

matin au soir. Il ne tient pas compte des lois sur la journée de huit heures, ayant intérêt à rester davantage à l'usine pour toucher quelques marks de plus.

Restent les paysans, enrichis par la vente des produits agricoles. Les cultures florissantes ne manquent pas de main-d'œuvre, quoique les ouvriers aient été moins nombreux par suite de l'abstention des travailleurs polonais qui venaient chaque année en Allemagne au nombre de 300.000 environ. Seule, la culture de la betterave n'a pas encore repris sa place d'avant-guerre, par suite du régime de taxation appliqué sur les sucres.

L'agriculture allemande emploie de plus en plus des machines agricoles. Quant à ses industries annexes, elles tendent à remplacer le charbon par le lignite. Enfin, l'emploi des engrais azotés se développe ; les engrais tirés de la potasse suffisent à la consommation intérieure du pays ; seuls les phosphates sont insuffisants, surtout par suite de la baisse de production des scories de déphosphatation rejetées par les hauts fourneaux. Les phosphates, qui viennent de pays à change élevé, resteront chers encore longtemps.

Enfin, pour soutenir l'ardeur du peuple tout entier, il y a la haine : la campagne de haine contre la France se déchaîne avec une violence irrésistible. Les dirigeants l'emploient comme un puissant levier, pour élever l'esprit des foules contre la France. Ils leur représentent le travail comme la seule force capable de libérer le pays injustement attaqué d'un injuste traité. Malgré toutes les publications de documents faites depuis trois ou quatre ans, la majorité des Allemands restent encore convaincus que c'est la France qui

leur a déclaré la guerre ; et, pour cette raison, ils la haïssent.

Le lecteur pensera peut-être : mais, tout ceci, nous le connaissons déjà. L'Allemagne haineuse, envieuse, débordante d'activité, qui échafaude des plans gigantesques et rêve de domination, c'est celle qu'on nous a dépeinte autrefois. Votre Allemagne nouvelle, c'est celle de 1914.

Ami lecteur, vous avez raison : c'est tout ce que je voulais démontrer.

ANNEXES

ANNEXE I

On trouvera ci-dessous les dividendes distribués en 1920 par 144 Sociétés allemandes prises au hasard. Sur ce total, une seule est en déficit, une deuxième n'a fait aucune répartition, quatre ont distribué un dividende inférieur à 10 %, celui de 48 oscille entre 10 et 20 % ; celui de 64 autres entre 20 et 30 % ; 16 ont donné de 30 à 40 % ; quatre de 40 à 50 % ; quatre de 50 à 60 %, une 100 %, et une autre 300 %.

La *Boden A. G. am Amtsgericht Pankow-Berlin* est en perte de 69.732 marks sur l'exercice 1920.

Rheinische Metallwaren und Maschinen Fabrik A. G., à Düsseldorf. — Bénéfices nets, 1919 : 1.600.000 marks ; 1920 : 2.650.000 marks.

Cette société n'a distribué de dividende ni en 1919, ni en 1920.

Les sociétés suivantes ont distribué 8 à 9 % de dividende :

Rheinwestphälische Elektrizitätswerke. — Le capital, de 60 millions, vient d'être porté en deux fois à 150 millions. Bénéfices bruts : 50.292.967 marks. Il faut en déduire environ 15 millions de

dépenses d'intérêts, 30 millions d'amortissements pour des installations faites avant guerre. Bénéfices nets : 4.838.308 marks. Comme les années précédentes, la Société donne 8 % d'intérêts.

Frankfurter Bank. — Dividendes, 1919 : 7 % ; 1920 : 8 %.

Main Kraftwerke A. G., à Höchst-sur-le-Mein. — Dividende : 9 %.

Badische Bank, à Mannheim. — Dividendes, en 1919 : 6 1/2 % ; en 1920 : 9 %.

Les Sociétés suivantes ont distribué de 10 à 20 % de dividende :

Le bilan des *Dillinger Hüttenwerke* vaut la peine qu'on s'y arrête un instant. La Société a un capital de 36 millions de marks ; le compte des profits et pertes porte un bénéfice brut de 87,3 millions ; report 2,2 millions, soit un total de 89,5 millions au crédit. Au débit : amortissement 19,7, fonds de pensions 10, intérêts à 6 % : 1 million 7 ; bénéfice net : 58,1 millions. Il reste donc un solde de 55.5 millions, sur lequel le *Handbuch* officiel, d'où sont tirés ces chiffres, ne donne aucune explication. On peut supposer une erreur de typographie ; le passé de la Société ne donnant pas lieu de croire à de pareils bénéfices, et penser qu'il s'agit peut-être d'un bénéfice de 5,81 au lieu de 58,1.

Bayerische Hartstein Industrie A. G., à Wurgburg, en 1919, pas de dividende, en 1920 : 10 %.

Spinnerei Vorwärts, à Brackwede. — Bénéfices nets, 1919 : 150.000 marks; 1920 : 360.000 marks. Dividendes : actions ordinaires, en 1919 : 4 %,

et 1920, 10 %. Actions préférentielles, en 1919 : 9 % ; en 1920 : 15 %.

Mitteldeutsche Kreditbank, à Francfort. — Dividendes : 1919, 8 %.
dendes, 1919 : 8 % ; 1920 : 10 %.

Armaturen und Maschinenfabrik A. G., anciennement J. A. Hilpers, à Nuremberg. — Bénéfices nets, 1919 : 493.000 marks ; 1920 : 1.623.000 m. Dividendes, 1919 : 8 % ; 1920 : 20 %.

Anhalt Dessausche Landesbank, à Gotha. — Bénéfices nets, 1919 : 1.330.000 marks ; 1920 : 1.790.000 marks. Dividendes, 1919 : 7 1/2 % ; 1920 : 10 %.

Norddeutsche Wollkammerei und Kammgarnspinnerei, à Brême. — Capital : 22,5 millions, récemment porté à 24 millions. Bénéfices nets : 15,5 millions. Dividende distribué : 12 %. Mais chaque actionnaire reçoit en plus 500 marks par actions de 1.000 marks avec transformation obligatoire en une action de jouissance donnant droit à la moitié du dividende d'une action ordinaire. C'est une distribution de bénéfices avec remploi prescrit.

Bankverein für Schleswig-Holstein, à Neumunster. — Dividendes, 1919 : 10 % ; 1920 : 12 %.

Essener Steinkohlenbergwerk, à Essen. — Bénéfices nets, 1919 : 3.830.000 marks ; 1920 : 9.770.000 marks. Dividendes, 1919 : 12 % ; 1920, 12 %.

A. G. für Hoch und Tiefbauten, à Francfort. — Dividendes, 1919 : 8 % ; 1920 : 12 %.

Philipp Holzmann A. G., à Francfort. — Béné-

fices nets, 1919 : 2.700.000 marks ; 1920 : 12 %.

Mühlheimer Bergwerksverein König-Wilhelm, à Essen-Vorbeck. — Bénéfices nets, 1919 : 1.810.000 marks ; 1920 : 2.050.000 marks. Dividendes, 1919 : 11 % ; 1920 : 12 %.

Dresdner Handelsbank, à Dresde. — Dividendes, 1919 : 10 % ; 1920 : 12 %.

Deutsche Kabelwerke A. G., à Berlin-Lichtenberg. — Bénéfices nets, 1919 : 1.392.000 marks ; 1920 : 3.172.000 marks. Dividendes, 1919 : 10 % plus une prime de 5 % ; 1920 : 12 % plus une prime de 5 %.

Gesellschaft für Elektrische Untersuchungen, à Berlin. — Dividendes, 1919 : 8 % ; 1920 : 12 %.

Continental Caoutchouc und Gutta-Percha C° A. G., à Hannovre. — Bénéfices nets, 1919 : 13.510.000 marks ; 1920 : 75.630.000 marks. Dividendes, en 1919 et 1920 : 13 %.

Küppersbusch und Söhne A. G., à Gelsenkirchen. — Dividende : 15 %.

Rüttgerswerke A. G., à Berlin. — Bénéfices nets : 13 millions de marks (en 1919 : 4.800.000 marks). Dividendes : 15 % (en 1919 : 12 %) plus une prime de 150 marks par coupon, report 5 millions de marks.

Berliner Holzkontor A. G., à Berlin. — Bénéfices nets, 1919 : 3.190.000 marks ; 1920 : 13.680.000 marks. Dividendes, 1919 : 12 % plus une prime de 10 % ; 1920 : 15 %, plus une prime de 15 %.

Gebrüder Körting, à Hannovre. — Bénéfices nets : 5.000.000 marks. Dividendes : 15 %.

Wotanwerke, Société au capital de 4 millions, porté à 6.600.000 fin 1920, par l'émission à 125 % de 2 millions en actions ordinaires et 600 actions de priorité à 12 voix. Dividende : 15 %, plus un bonus de 250 marks par action, ce qui, en somme, donne un dividende de 50 %.

Vorwohler Portland Zementfabrik A. G., à Hannovre. — Dividendes, en 1919 : 10 % ; en 1920 : 15 %, plus une prime de 10 %.

Anglo-Continental Guano Werke, à Hambourg. — Bénéfices nets, en 1919 : 1.120.000 marks ; en 1920 : 2.770.000 marks. Dividendes, 1919 : 6 % ; 1920 : 15 %.

Deutscher Eisenhandel, à Berlin. — Dividende : 15 %.

Heddenheimer Kupferwerke und Suddeutsche Kabelwerke A. G., à Francfort. — Bénéfices nets, 1919 : 2.370.000 marks ; 1920 : 10.660.000 marks. Dividendes, 1919 : 10 % ; 1920 : 15 %.

Stock et Kopp A. G., à Düsseldorf. — Dividende : 15 %.

Hannoversche Papierfabriken Alfeld Bronau, anciennement Gebrüder Wagen, à Alfeld. — Bénéfices nets, 1919 : 689.000 marks ; 1920 : 1.229.000 marks. Dividendes, 1919 : 13 %, plus une prime de 10 % ; 1920 : 15 %, plus une prime de 5 %.

Sudenberger Maschinenfabrik und Eisengiesserei. — Dividende : 15 %.

Konkordia Elektrizitäts A. G., à Düsseldorf. — Dividende : 15 %.

Heine C°, à Leipzig. — Dividende : 15 %, plus 100 marks par coupon.

Portland Cementwerke, à Diedesheim Neckarerz. — Bénéfices nets, 1919 : 296.810 marks ; 1920 : 308.660. Dividendes, 1919 : 8 % ; 1920 : 15 %.

Bayerische Kredit A. G. — Dividendes : 15 %.

Stahlwerk A. G., à Mannheim. — Dividende : 15 %, plus une prime de 5 %. Au fond de réserve : 1.500.000 marks.

Grundlach A. G., à Bielefeld. — Dividende : 15 %.

Linguerwerke A. G., à Dresde. — Dividende : 15 %.

A. G. Georg Ilgessorff's Salzwerke und Chemische Fabriken. — Dividendes, en 1919 : 12 % ; en 1920 : 15 %, plus une prime de 20 %.

Maschinen und Fahrzeugfabriken Alfeld-Delligsen A. G. — Dividende : 15 %.

A. G. Georg Egestorf, à Hannovre. — Dividende : 15 %, plus une prime de 10 %.

Chemische Fabrik von Heyden A. G., à Radebeul (Dresde). — Dividende, 1919 : 16 % ; 1920 : 16 %, plus une prime de 10 %. Le capital a augmenté de 10 millions en 1919, à 26 millions en 1920.

Triptis A. G., à Triptis. — Bénéfices nets, 1919 : 1.050.000 marks ; 1920 : 1. 360.000 marks. Dividende, 1919 : 12 % ; 1920 : 16 %.

Oelfabrik Grosgerau A. G., à Brême. — Bénéfices nets, 1919 : 770.000 marks ; 1920 : 1.250.000 marks. Dividendes, 1919 : 10 % ; 1920 : 16 %.

Sachsenwerk Licht und Kraft A. G., à Niedersedlitz. — Cette société a augmenté son capital dividende, 1919 : 20 % ; 1920 : 16 %.

Gebrüder Böhler A. G., à Berlin. — Dividendes, 1919 : 12 % ; 1920 : 16 %.

Tonwaren Industrie Wiesloch A. G., à Wiesloch. — Dividendes, 1919 : 4 % ; 1920 : 16 %.

Fabrique de wagons de Goerlitz, au capital de 6 millions de marks, porté à 12 millions en 1920. Cette société vient d'opérer sa fusion avec la fabrique de machines Goerlitz et celle de Cottbur. L'affaire aura un capital de 30 millions. Dividende : 17 %, plus une prime de 13 %.

Fabrique de machines Turner — Capital porté de 2 à 4 millions. Dividende : 18 %.

Deutsche Ton und Steinzeugwerke A. G., à Charlottenbourg. — Bénéfices nets, 1919 : 1.580.000 marks ; 1920 : 2.160.000 marks. Dividendes, 1919 : 14 % ; 1920 : 18 %.

Les sociétés suivantes ont distribué de 20 à 30 % de dividende :

Phœnix A. G. — Bilan arrêté au 30 juin 1920. Capital : 106 millions ; obligations : 41 ; allocations aux familles d'ouvriers : 1 ; allocations aux employés, veuves et orphelins : 1/2 millions ; pensions pour employés et ouvriers : 5 ; autres fondations : 1 ; caisse d'épargne des employés et ouvriers : 13,5 ; secours de guerre : 3 ; dividende (20 %) : 21,2 ; tantièmes : 2,7 ; assurances : 3 ; fonds spécial pour renouvellement et remplacement, par suite de renchérissement : 10 ; à reporter : 4,6.

Mannesmann. — Bénéfices : 104.250.000 marks (au lieu de 25 millions l'année précédente) ; aux inspecteurs : 1.030.000 (au lieu de 91.000) ; dividendes : 20 %.

Gutehoffnungshütte. — Augmentation de capital de 40 à 80 millions ; dividendes : 20 %.

Sachsenwerk, Société de distribution d'énergie électrique. — Le capital de 9 millions a été porté à 20 millions en deux fois, fin 1919 et début 1920, avec jouissance à partir du 1er janvier 1920. — Dividendes des dernières années : 18, 20, 30, 20 et 20 %.

Transport A. G., anciennement J. Hevecke, à Hambourg. — Dividende distribué : 20 %, plus un bonus de 150 marks par action.

Fabrique de serrures Schulte. — Capital : 1.250.000 marks, porté en 1919 et 1920 à 3 millions par la distribution *gratuite* aux actionnaires de 1750 actions de 1.000 marks, avec jouissance à partir du 1er juillet 1919, et par conséquent jouissance du dividende distribué en 1919, de 20 %. Bénéfices nets : 5.626.686 marks, soit 450 % du capital.

Pfälzische Chamotte und Tonwerke A. G., à Grünstadt.

Metallwerke, anciennement Luckau et Steffen, à Hambourg. — Bénéfices nets, 1919 : 350.000 m.; 1920 : 942.000 marks. Dividendes, 1919 : 15 % ; 1920 : 20 %.

Warps-Spinnerei und Stärkerei, à Oldenburg. — Dividende : 20 %, plus une prime de 10 %.

Gustav Genschow et C° A. G., à Berlin. — Bénéfices nets, 1919 : 600.000 marks ; 1920 : 1.100.000 marks. Dividendes, 1919 : 16 % ; 1920 : 20 %.

Vereinigte Glanzstoff fabriken A. G., à Elberfeld. — Capital : 40.000.000 marks ; bénéfices nets : 42.972.000 ; amortissements : 30.000.000 ; reports : 23.000.000. Dividendes : 20 %.

Wagenbauanstalt Oldenburg A. G., à Oldenbourg. — Dividende : 20 %.

Vereinigte Escherbachsche Werke A. G., à Dresde. — Dividende : 20 %.

Deutsche Maschinenfabrik A. G., à Duisbourg. — Dividende : 20 %.

Maschinen und Werkzeugfabrik, anciennement Aug. Paschen, à Köthen. — Dididendes : 20 %.

A. G. für Beton und Montierbau, à Berlin. — Dividendes : 20 %.

Akkumulatoren Fabrik, à Berlin-Hagen, en Westphalie. — Dividende : 20 %.

Dusseldorfer Maschinenbau, A. G., anciennement Losenhausen, à Düsseldorf Gragenberg — Bénéfices nets, en 1919 : 420.000 marks ; en 1920 : 1.040.0000 marks. Dividendes, 1919 : 15 % ; 1920 : 20 %.

Chocolaterie Sarotti. — Dividende distribué : 20 %, plus un bonus de 20 %, soit au total : 40 %. Les quatre derniers dividendes étaient de 12, 15, 20 et 20 % respectivement.

Deutsche Steinzeugwaren Fabrik, à Friedrichsfeld (Bade). — Dividende : 20 %.

Voigt und Hoffner A. G., à Francfort. — Dividende : 20 %.

Bayerische Celluloïdwarenfabrik, à Nuremberg. — Plus une prime de 20 %.

Brunswick Collieries A. G. — Bénéfices, en 1919 : 1.580.000 marks ; 1920 : 2.160.000 marks. Dividendes, 1919 : 10 % ; 1920 : 20 %.

Vereinigte Glanzstoff fabriken A. G., à Elber-

feld. — Cette société donne 20 % comme en 1919, après avoir doublé son capital.

Essener Bergwerksverein König-Wilhelm, à Essen-Vorbeck. — Dividendes : actions ordinaires : 20 % ; actions préférentielles : 25 %.

Brigsier-Reederei und Bergungs A. G., à Hambourg. — Capital, en 1919 : 6.000.000 marks ; en 1920 : 21.000.000 marks. Dividendes : 30 % en 1919 ; 20 % en 1920.

Eisenwerk, anciennement Nagel et Kemp, A. G., à Hambourg. — Dividende : 20 %.

Wunstorfer Portland Cementwerke, à Wunstorf. — Dividende : 20 %.

Wunstorfer Portland Cementwerke, à Wunstorf. — Dividende : 20 %.

Aktienspinnerei, à Air-la-Chapelle. — Dividende pour 1919 : 22 %, plus 100 marks par action pour souscription à un emprunt de guerre

Vereinigte Flanschenfabriken und Stanzwerke, A. G., à Regis. — Bénéfices nets, 1919 : 430.000 marks ; 1920 : 1.150.000 marks. Dividendes, 1919 : 17 % ; 1920 : 22 %.

Braunkohlen und Brikettswerke Roddergrube, A. G., à Brühl. — Dividende, 1919 : 18 % ; 1920 : 24 %.

F. H. Hammersen A. G., à Osnabrück. — Dividende : 24 %.

Ludwig Loewe et C°, A. G., à Berlin. — Dividende : 24 %.

Les Forges et Fonderies Hoesch procèdent actuellement à une augmentation de capital de 12 millions (de 28 à 40), dont 5 en actions de prio-

rité prises par un Consortium et 7 offertes aux anciens actionnaires au cours de 150 % par l'intermédiaire d'un syndicat de garantie. De plus, le capital est encore augmenté de 10 millions et porté à 50, dont 5 offertes au pair aux anciens actionnaires avec un syndicat de garantie, et 5 cédés à la *Société Minière Köln-Neuenessen*, avec laquelle Huesch a réalisé une communauté d'intérêts. Dividende distribué : 24 %.

Sächsische Nähfadenfabrik, ancienne maison Meydenrich. — Dividende : 24 %, plus 10 % de bonus.

Sucrerie Neuwerk. — Dividende 24 %. Dividendes des quatre années précédentes : 15, 17, 21 et 17 %.

Sucrerie Fraustadt. — Dividende distribué : 24 %.

Les dividendes ont évolué pendant les dix dernières années entre 14 et 39 %. En 1918-19, un bonus de 10 % avait été ajouté aux 35 % de dividende. La Société a doublé son capital, porté de 1.800.000 marks, à 3.600.000 en 1920, par l'émission d'actions de 200 %.

Société « Archimedes » (fer et acier). — Dividende : 25 %, plus un bonus supplémentaire de 50 marks par action de 500 marks et de 100 marks par action de 1.000 marks, ce qui donne, en réalité, 35 % de dividende.

Fabrique de machines Karges Hammer, de Brunswick. — Dividende distribué : 25 %, plus une prime de 500 marks par action, soit, en fait, 75 % de dividende.

Fonderie de Cylindres Kölsch et Cie. — Le

capital de 1.800.000 marks a été porté, en 1919, à 5.700.000 marks. Bénéfice net : 4.200.000 marks, soit environ 75 % du capital. Dividende distribué : 25 %.

Fonderies Geisweider (Société au capital de 4.500.000 marks). — Bénéfices : 7.136.087 marks. Dividende : 25 % aux actions ordinaires, et 27 % aux actions préférentielles.

Fabrique de Ciments de Dornap. — Capital : 13.500.000 marks. Bénéfices bruts d'exploitation : 9.803.665 marks ; Bénéfices nets : 5.951.425. Dividende distribué : 25 %. Le capital vient d'être porté à 18 millions.

Fabrique de Cotonnades Lengenfeld. — Dividendes : 25 %. Dividendes des six années précédentes : 0, 3, 0, 5, 6 et 10 %.

Bedburger Wollindustrie. — Dividende : 25 %. Dividendes des quatre années précédentes : 15, 20, 12 et 10 %.

Bleistiftfabrik, anciennement Johann Faber, A. G., à Nuremberg. — Bénéfices nets, 1919 : 567.000 marks ; 1920 : 2.300.000 marks. Dividendes, 1919 : 10 % ; 1920 : 25 %.

Continental Asphalt A. G., à Hannovre. — Aucun dividende en 1919 ; en 1920 : 25 %, plus une prime de 20 %.

Scheweinemünder Dampschiffahrts A. G., à Schweinemünde. — Dividendes, 1919 : 15 % ; 1920 : 25 %.

Hein. Lehmann et C°, A. G., Constructions métalliques à Berlin. — 25 %.

Hugo Schneider, A. G., à Paunsdorf-Leipzig.

— Capital, 1919 : 7.000.000 marks ; 1920 : 19.000.000 marks. Dividendes, en 1919 et 1920 : 25 %.

Mittelland Gummiwerke, A. G., à Hannovre. — 25 % de dividende, plus une prime de 10 %.

Textiloswerke und Kunstweberei Clariez, A. G., à Adorf. — Dividende : 25 %.

A. G., Glashüttenwerke Adlerhütten, à Penzig, près Görlitz. — Bénéfices nets : 1.125.000 marks. Dividende : 25 %.

Harzerwerke, A. G., à Rüleland. — Dividendes, 1919 : 20 % ; 1920 : 25 %.

A. G., für Zellstoff und Papierfabrikation, à Aschaffenbourg. — Dividendes, 1910 et 1920 : 25 %.

Deutsche Juten Spinnerei und Weberei, à Meissen. — Dividendes, en 1919 : 25 %. Les dividendes oscillent depuis 12 ans entre 20 et 25 %.

Sucrerie Bennigsen. — Dividende : 25 %. — Dividendes des cinq années précédentes : 12, 15, 16, 21 et 12 %.

Bergwerks, A. G., Consolidation. — Bénéfices nets, 1919 : 11.700.000 marks ; 1920 : 54.880.000 marks. Dividendes, 1919 : 12 % ; 1920 : 25 %.

Fahrzeugfabrik Dusseldorf, A. G. — Dividende 1920 : 25 %.

Portland Zement und Kalkwerke, A. G., à Mark-Neubeckum. — Dividende : 25 %, plus un bonus de 100 marks par coupon.

Maschinenfabrik Germania, à Chemnitz. — Dividende : 25 %.

A. G. für Chemische Industrie Gelsenkirchen-Schalke. — Dividende 1920 : 25 %, plus 500 marks par coupon de 1.000 marks.

H. Lehmann et C°, A. G., à Berlin-Reinickendorf. — Dividende 1920 : 25 %.

Kronprinz A. G. für Metall-Industrie, à Ohligs. — Dividende : 25 %.

Finkenberg A. G. für Portland Zement und Wasserkalkwerke, à Eningerloh. — Dividendes, 1919 : 6 % ; 1920 : 25 %.

Dusseldorfer Ratinger Röhren Kesselfabrik, anciennement Dürr et C°, à Ratingen. — Dividende : 28 %.

Les Sociétés suivantes ont distribué de 30 à 40 % de dividende :

Usines van der Zypen. — Capital porté de 17 à 27 millions, par émission d'actions ordinaires à 150 %, et de 27 à 33 millions par une émission d'actions de priorité à 3 voix. Dividende : 30 %.

Fabrique de Machines Kappel, de Chemnitz. — Dividende : 30 %. Cette Société a distribué seulement 6 % en 1918-19.

Mines et forges de Warstein. — Capital augmenté de 2 millions 1/2 sur lesquels 2 millions sont réservés aux actionnaires, au cours de 130 %. Dividende : 30 %.

Fonderies de Thale.— Au capital social de 7.500.000 marks, porté à 12 millions au début de 1920, par l'émission de 3.750 actions de 1.200 marks au nominal émises à 120 %, soit à 1.440 marks. Les 4/5e de ces actions sont réservés aux anciens actionnaires. Dividende 30 %. Depuis

1916, la Société a, en plus, distribué un bonus variant entre 100 et 175 marks par action.

Fabrique de câbles Rheydt. — Le capital de 15 millions vient d'être porté à 25 millions. Bénéfices nets : 8.705.930 marks. Dividende distribué sur 15 millions : 30 %, plus un bonus de 10 %.

Fabrique de cuirs Wandsbeck. — Au capital de 2.500.000 marâs. Bénéfices nets : 2.935.146 marks. Dividendes : 30 %, plus un bonus de 25 % prélevé sur les fonds de réserve. Capital porté à 7.500.000 marks, en 1920, par une émission à 135 % réservée aux seuls actionnaires.

Allianz Versicherungsgesellschaft, à Berlin. — Dividendes, en 1919 et 1920 : 30 %.

Deutsche Asphalt, A. G., à Hannovre. —Dividendes, 1919 : 4 % ; 1920 : 30 %.

Deutsche Asphalt, A. G., à Hannovre. — Dividendes, 1919 : 4 % ; 1920 : 30 %.

Geraer Jute spinnerei und Weberei, à Triebes. — Dividende distribué : 30 %.

Deutscher Schachtbau, A. G., à Nordhausen. — Bénéfices nets, 1919 : 635.000 marks ; 1920 : 934.000 marks. Dividendes, 1919 : 20 % ; 1920 : 30 %.

Maschinenbau, A. G., Blacke, à Bochum. — Dividendes, 1919 : 20 % ; 1920 : 30 %.

Maschinenbau, A. G., Blacke, à Bochum. — Dividendes, 1919 : 20 % ; 1920 : 30 %.

Vogtländische Tüllfabrik, à Plauen. — Dividende distribué : 34 %. Dividendes des quatre dernières années : 8, 16, 22 et 14 %.

Fabrique de bonneterie Legall — Dividende :

35 %, plus un bonus de 10 %, soit 45 %. Derniers dividendes : 10, 15, 15, 8 et 12 %.

Gera-Greitzer Kammgarn spinnerei, à Zwötzen, près Gera. — Capital : 2 millions de marks. Dividende distribué pour 1919 : 35 %.

La Société a décidé, en 1920, d'augmenter son capital de 3 millions, au moyen d'actions remises aux actionnaires et payées par un prélèvement sur les bénéfices nets qui étaient de plus de 4 millions, soit le double du capital. Les actionnaires reçoivent donc un bonus de 150 %.

Filatures de Coton de Mittweida. — Capital : 4 millions marks récemment porté à 8. Bénéfices nets, environ 2 millions. Dividende : 35 %. Les dividendes oscillaient depuis une trentaine d'années entre 15 et 30 %.

Kammgarnspinnerei Stöhr, A. G., à Nordhausen. — Bénéfices nets, 1919 : 635.000 marks ; 1920 : 943.000 marks. Dividendes, 1919 : 20 % ; 1920 : 30 %.

Les Sociétés suivantes ont distribué de 40 à 50 % de dividende :

Fonderies d'Acier de Döhlen. — Dividende : 40 %.

Fabrique de Cuirs d'Aix-la-Chapelle. — Dividendes : 40 %, après 10, 20, 25, 15 et 10 % les années précédentes.

Varziner Papierfabriken. — Bénéfices nets, 1919 : 1.250.000 marks ; 1920 : 5.000.000 marks. Dividendes, 1919 : 15 % ; 1920 : 40 %.

Fabrique de machines à coudre et de bicyclettes Shoewer, à Stettin. — Bénéfices nets : 1.542.000 marks pour un capital de 3.000.000.

Dividendes : 16 %, plus un bonus de 25 %. Le capital vient d'être porté à 6 millions.

Les Sociétés suivantes ont distribué 50 % de dividende et au delà :

Baroper Walzwerk (laminoirs). — Augmentation du capital actions de 6 à 15 millions de marks. Chaque actionnaire porteur de deux actions a droit à souscrire à trois nouvelles au cours nominal de 1.000 marks. Dividende : 50 %.

Kesseler Federstahlfabrik. — Dividende : 50 %.

Bunt und Luxuspapierfabrik, à Goldbach, près Richofswerda. — Bénéfices nets, 1919 : 433.000 marks ; 1920 : 2.020.000 marks. Dividendes, 1919 : 20 % ; 1920 : 55 %.

Rauchswarenzurichterei und Färberei, à Markranstädt. — Dividende : 60 %.

Barmer Bankverein. — Capital porté de 150 à 200 millions. Dividendes, 1919 : 8 1/2 % ; 1920 : 100 %.

Société de plantations de cacao Puga. — Siège à Hambourg, plantations en Equateur.

Cette Société, en liquidation, a un capital de 1.500.000 marks. Le dividende distribué en 1920 atteint 300 %. Les bénéfices nets étaient de 4.500.000 marks.

ANNEXE II

TRUST ELECTRO MINIER

Rhein Elbe Union...	Gelsenkirchen Bergwerks......	Harpener (charbon). Aachener Hütten Verein. Schalke Verein.
	Deutsch-Luxemburgische Bergwerks und Hütten A. G.....	Zechen Dannenbaum. Dortmunder Union. Nordsee-Werke. Mitgard in Bremen. Hohenzollernhütte Emden, etc...
	Bochumer Verein	Nombreuses usines.
	Braunschweigische Kolen bergwerke.	
	Fabrik für Walze und Bimesteine Besigheim gebr. Bœhler C° (aciéries) etc.,.	
Groupe Siemens Schuckert	Siemens Halske...............	Usines Bergmann. Lautsitzer Glasswerke. Elektro Treuhand A. G. Akkumulatorenfabrik Hagen, etc...
	Elektrizitæts A. G. (Anc. Schuckert).	
	Siemens-Schuckert (Kontinentale Gesel. für Elektrische Unternehmungen)	

CONSORTIUM KLOECKNER

Lothringer Hüttenverein ....

Hasper Eisen u Stahlwerke.
Bergbau gesellschaft Kœnigsborn.
Georg Marien Hütte (Mine Werne).
Passen Eisen Walzwerk Mannsteadt.

Contrôle sur....................

Geisweider Eisenwerke.
Düsseldorfer Eisen Drahtwerke.
Machinen Bauanstalt Humboldt.
Krefelder Stahlwerke.
Maschinenfabrik Rheinland.
Isseburgerhütte.
Gewerkschaft Quint (Frier).

CONSORTIUM SIGHEL

Société mère Julius Sichel, Mayence.....	Filiales	Liaison avec Société belge Ougrée Marihaye.
		Julius Sichel C° à Mayence; — **Kaltwalzwerk** Willingen.
		Schiele Bruchsaler Konzern à Homberg. — 3/4 Gebr. Schœndorf A. G. Dusseldorf.
		Comptoir des **Fers** et Métaux S. A. Luxembourg.
		Quincaillerie d'Esch S. A.
	Sociétés plus ou moins contrôlées	Verzinkerei U Eisen Konstruktionen A. G. à Rheimbrohl.
		Jakob Ziegler G. mb. H. Cologne.
		Johannesfelder Hütte Arno Loos à Erfurt.
		Suddeutsche Oelwerk J. Gœtzinger C°, Fribourg.
	Anc. Deutche Palæstina Bank =	Westbank A. G. (Francfort-sur-le-Mein).
	Aktien Gesellschaft für Industrie	Werke (Lucerne).
	Sociétés sœurs..................	Sichel C° G. m. b. H., Mayence.
		Julius Sichel C° G. m. b. H., Duisbourg.
		Weil G. m. b. H. (à Lahr Münich et Stuttgart).
		Metall-Chemic G. m. b. H., Düsseldorf.
		Chemische Fabrik für Hüttenprodukte A., Düsseldorf.
		Chemischen Fabriken Worms A. G. Francfort).

CONSORTIUM STUMM

Fonderies et Aciéries de Gelsenkirchen	Annener Guesstahlwerk......... Ver. Press. Hammerwerke....... 30 % Stahlwerk-Oeking......... Eisen Industrie zu Menden u Schwerte	Mines de fer de Jakobskrone.
Westfælische Eisen — u Drahtwerke in Werne bei Langendreer	Aplerbeckerhütte	Mines de fer Züfallig-Glük et Martensberg.

Aplerbecker Aktien Verein für Bergbau Zeche Margarethe.

Guessthalwerl Witten.

Rheinisch Westfælische Bau Industrie A. G.

J Fredrichs C° A. G. Einswarden (navires).

Norddeutsche Hütte à Oslebshausen (Mines de charbon « Admiral »).

30 % Deutsche Last Automobil Fabrik à Ratingen.

Metallgiesserei A. G. Kœln Ehrenfed.

Minister Achenbach (charbon).

Développement du Tableau du Consortium Stinnes.

I. — *Groupe Deutsch-Luxemburgische Bergwerks and Hütten, A. G.*

Société fondée en 1901. Siège social à Bochum.

Objet : exploitation de mines et d'entreprises métallurgiques. — 40.000 ouvriers et 2.000 employés. — Capital total : 260 millions de marks. — Réserves : 40.5 millions. — Capital étranger : 80,7 millions.

La Société possède : 15 mines de houille. A plusieurs d'entre elles sont annexées des fabriques de briquettes et des distilleries de benzol. 27 mines de fer réparties en Westphalie, dans le Siegerland, le Nassau, le Haiz. Elle possède également une vingtaine d'établissements métallurgiques, dont les principales sont situées à Dortmund et Mülheim Ruhr (aciéries, hauts fourneaux et fonderies). Citons parmi les autres : fabriques de boulons et ressorts à Horst, laminoirs à Meggen, Brandenbourg et Langener, fonderies de machines, de tuyaux et fabrique de matériel de chemins d fer à Mülheim ; diverses fabriques de chaînes, rivets, outils, etc...

La *Deutsch Luxembourg* possède une dizaine d'usines diverses : fabriques de chaux, chantiers

de constructions à Emden, etc... Elle est fortement représentée dans plusieurs autres : chantiers maritimes à Hambourg, aciéries Böhler, usines Hohenzollern à Emden, etc...

II. — *Groupe Gelsenkirchener-Bergwerks Aktiengesellschaft.*

Société fondée en 1873, avec siège social à Gelsenkirchen.

Objet : exploitation de mines. — Capital actions : 260 millions de marks. — Réserves : 58,9 millions. — Capital étranger : 74 millions.

La Société possède 11 grandes fosses, 1.899 fours à coke avec installation pour la récupération de tous produits et fabriques de briquettes. Elle fait travailler entre 40 et 50.000 ouvriers et 2.000 employés.

A côté des houillères, elle possède 13 puits de mine pour l'exploitation du fer dans la Lahn, le Siegerland et la Westphalie ; en outre, 5 grosses usines : Vulkan, à Duisbourg ; les hauts fourneaux de Gelsenkirchen ; une fonderie de tuyaux dans la même ville et une autre à Düsseldorf ; 1 chantier naval (Ostseewerft) à Flensbourg.

III. — *Groupe Bochumer Verein für Bergbau and Gusstahlfabrikation.*

Société fondée en 1854, avec siège social à Bochum.

Objet : fabrication de l'acier, exploitation de mines de fer et de houillères ; fabrications principales : rails et traverses, roues de wagons et de locomotives, ressorts, arbres, matériel de chemins de fer. — Capital action : 70 millions. — Réserves : 35,7 millions. — Capital étranger : 22,4 millions.

La Société possède 4 houillères et 6 mines de

fer, dont 2 en Suède et 3 dans le Siegerland. Elle a 95 établissements différents ; les principaux sont à Bochum. Elle a d'importantes participations dans une demi-douzaine d'entreprises diverses, entre autres les Sociétés : *Midgard*, à Brême ; *Rhein und Schiffahrt Gesellschaft*, et *Mainzer Ruderei*, toutes trois Compagnies de navigation.

IV. — *Groupe Siemens-Schückert.*

Société *Siemens und Halske*, fondée en 1897 à Berlin, pour la fabrication et l'exploitation de tout ce qui intéresse le matériel électrique.

Capital actions : 63 millions.

Fabriques à Charlottenbourg, Siemensstadt, près Berlin, Vienne. Bureaux dans la plupart des grandes villes allemandes. Installations à La Haye, Helsingfors, Copenhague, Christiania, Stockholm, Zurich, etc...

Elektrizitäts, A. G., vormals Schuckert et C°.

Société fondée en 1873, capital : 70 millions de marks.

Objet : application de l'électricité. Siège social à Nüremberg. Elle possède des réseaux électriques dans presque toute l'Allemagne du Sud, et dans plusieures villes étrangères.

V. — *Groupe Alpina.*

L'*Alpine Montan Gesellschaft* a été fondée en 1881 par le financier français Bontoux. Cette affaire à la fois minière et métallurgique dispose d'un capital de 100 millions de couronnes, en 500.000 actions. Sur ce chiffre, la maison Fiat en a cédé 200.000 à Stinnes, dont l'homme d'affaires Castiglione possède 50.000 autres.

L'*Alpine Montan Gesellschaft* possède des

mines en Styrie, des hauts fourneaux, aciéries et laminoirs.

Mines de houille à : Köflach, Fohnsdorf, Seegraben, Posenba.

Mines de fer à : Eisenerz, Erzberg, Hüttenberg.

Hauts fourneaux à : Donawitz, Eisenerz, Vendennberg.

Aciéries Martin à : Donawitz, Neuberg.

Laminoirs à : Donnawitz, Neuberg, Zeltweg.

Production en tonnes de la Société Alpine :

	1916	1919
Charbon	1.117.200	640.700
Minerai de fer......	3.366.900	244.300
Fonte	637.800	59.400
Acier	506.500	115.200
Produits laminés ...	300.200	70.600

Liste des principales exploitations et industries contrôlées par le consortium Stinnes.

I. — Houillères :

Affaires Stinnes proprement dites :

Matthias Stinnes ; Graf Beust ; Ernestine ; Friedrich-Ernestine ; Carolus Magnus ; Viktoria-Mathias ; Vereinigte-Welheim ; Schwarze-Junge.

Groupe du Bochumer Verein :

Emscher Friedrich ; Friedrich der Grosse ; Ver. Teutoburgia ; Ver. Engelsburg ; Ver. Carolinen-glück.

Groupe Deutsch Luxemburg :

Sophia Friederika ; Carl Friedrich Erbstollen ; Brockhauser-Tiefbau ; Amatus ; Baaker Mulde ; Glückauf Tiefbau ; Hasenwinkel ; Tremonia II-Krüger ; Julius Philipp ; Friederika Tremonial ; Dannenbaum und Eulenbaum ; Friedlicher Nachbar ; Kaiser Friedrich ; Prinzregent.

Groupe Gelsenkirchener Bergwerks :

Erin, Gastrop ; Zollern I et II ; Westhausen ; Vereinigte Hamburg und Franziska ; Thies ; Ver. Rheinelbe und Alma ; Stein und Hardenberg ; Pluto ; Monopol ; Grimberg ; Ver. Germania ; Hansa ; Ver. Bonifacius ; Grillo ; Wilhelm ; Zeche Diesgaardt.

II. — Mines de fer :

Eisenstein Gruben Bückeburg ; Grosseburg, Neukirchen ; Friedrich, Niederhövels ; Dannenbaum, Laer ; Eulenbaum, Laer ; Union Eisenfeld ; Wohlverwahrt ; Florentine.

III. — Industries métallurgiques et sidérurgiques :

Groupe Deutsch Luxemburg :

Friedrich Wilhelm Hütte ; Dortmunder Eisen und Stahl Fabrik Rote Erde Dortmund ; Meggener Walzwerk ; Hasper Stahlwerk ; Kettenfabrik Schlieper ; Midgard Bremen ; Nordseewerke Emden ; Weber Branderburg.

Groupe Bochumer Verein :

Gesellschaft für Stahlindustrie Bochum.

Groupe Gelsenkirchener Bergwerks :

Vulkan, Duisburg ; Flensburger Werft ; Röhrenwerk Düsseldorf ; Röhrenwerk vormals Tiedl ; Weiss und Feinbleichwerke Hüsten ; Hochofenwerk Gelsenkirchen ; Stahlwerk Ratibor ; Stahlwerk Gebrüder Böhler A. G. Dusseldorf ; Giessereiwerk Gelsenkirchen.

IV. — Entreprises diverses :

Königsberger Zellstoff A. G. Königsberg ; Norddeutsche Zellulose Fabrik A. G. Königsberg ; Buch und Zellstoff Gewerbe Hugo Stinnes, Berlin ; Norddeutsche Buchdruck und Verlags A. B., Berlin ; Berliner Lohndruckerei Büsenstein, Berlin ; Deutsche Allgemeine Zeitung, Berlin ; Industrie und Handelszeitung, Berlin ; Wirtschaftliche Nachrichten aus dem Ruhrgebiet, Essen.

Industries électriques : Elektrizitäts Gesellschaft vormals Schuckert, Nuremberg ; Siemens und Halske, Berlin ; Rheinisch-Westfälische Elektrizitäts Gesellschaft, Essen ; Sächssische Kraftwerke, Osnabruck ; Roddergrube Knapsack ; Rhein Elektro Stahlwerk Koholyt A. G.

Automobiles : Autamobilwerke Loeb, Charlottenburg ; Deutsche Lastautomobilfabrik, Ratingen.

Compagnies de navigation : Aktien Gesellschaft Hugo Stinnes für Seeschigahrt und Ueberseehandel, Hamburg ; Kohlenreederei Hugo Stines Hamburg ; Neuhofer Werft Hamburg ; Hamburger Verkehrs A. G., Hamburg.

Importation : Allgemeine Nahrungsmittelimportgesellschaft (Ulnari), Hamburg.

Stinnes est, en outre, intéressé à d'autres Compagnies de navigation, à des Sociétés hôtelières et à d'autres journaux.

ANNEXE III

Le tableau ci-dessous montre les bénéfices de quelques entreprises maritimes allemandes de petite et moyenne importance, en 1919 et 1920, comparés à leur capital actions et le rapport des bénéfices avec ce capital. Ces Compagnies, moins touchées que les grosses Sociétés par le Traité de Versailles, se relèvent plus rapidement qu'elles.

Entreprises	En millions de marks			Rapport du bénéfice au capital %
	Bénéfices		Capital actions	
	1919	1920		
Bugsier Reederei und Bergungs Gesellschaft	8,3	25,68	21	122
Argo	6	29,9	22	122
Flensburger Dampfer Compagnie	3	12,44	6	207
Flensburger Dampschiffahrts Gesellschaft von 1869	1,12	11,38	6	188
Neue Dampfer Compagnie	1,2	14,03	9,5	14,7
Neptun	8,6	29,8	15	198
Seefahrt A. G.	1,96	2,98	1,5	198

Tableau montrant la situation financière des

d'après les bilans

	Capital actuel en millions de marks	Tonnage existant fin 1920 (tonnage brut)
Bugsier Reederei A. G. Hambourg	21	48.250
Continental Reederei A. G. Hambourg	20	7.400
Dampfschiffahrts Gesellschaft Argo, Brême	22	9.400
Dampfschiffarts Gesellschaft, Neptun, Brême	15	35.700
Dampfschiffahrts Gesellschaft Horn, Lübeck	4	2.369
Deutsch Austr. Dampfschiff. Ges. Hamburg	84	23.400
Hansa Brême	60	35.400
Kosmos Hamburg	84	[illegible]
Ost Afrika Linie Hambourg	20	18.000
Flensburger Dampfer C!e	[illegible]	4.400
Flensburger Dampfer Gesellschaft von 1869	6	1.333
Hamburg Amerika Linie	284	110.000
Hambur Bremer Afrika Linie	20	10.180
Hamburg Sud Amerika Gesellschaft	50	8.770
Neue Dampfer C!e Stettin	15	16.650
Norddeutscher Lloyd	250	48.000
Oldenburg-Portug. Reederei Hamburg	4	3.347
Ozea Dampfer A. G. Flensburg	4	3.750
Reederei A. G. von 1869 Hambourg	10	2.570
Roland Linie A. G. Brême	24	12.200
Schleppschiffahrts Unterweser Brême	[illegible]	14.800
Seefahrt, Brême	0,5	4.100
Woerman Linie A. G. Hambourg	20	8.000

ncipales sociétés allemandes de navigation,

l'exercice 1920

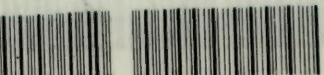
milliers de marks, y compris le tonnage construit depuis le début de 1921	Compte de reconstruction en milliers de marks	Bénéfices en milliers de marks.		Dividendes °/o						
		bruts	nets	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
35.816	32.113	25.689	9.638	8	10	25	30	26	30	20
11.950	3.727	1.977	1.427	5	5	7	10	0	6	11
624,3	49.456	29.991	27.806	24	24	24	24	6	30	30
12.760,6	22.323	29.862	8.090	0	0	0	10	20	25	25
4.211,4	»	433	250	0	0	10	10	6	4	6
51.152	66.900	13.378	2.094	5	0	0	0	0	10	10
34.718	55.252	11.248	8.698	6	0	0	0	0	10	10
5.306,4	54.593	8.871	3.062	6	6	20	20	20	20	20
25.131	39.288	2.429	1.504	0	0	0	0	0	8	8
3.970	10.289	12.448	1.886	0	0	15	20	20	20	20
220	5.000	11.330	6.139	0	0	10	16	20	20	100
139.874	293.176	55.339	17.140	0	0	0	0	0	8	8
»	19.528	3.025	2.531	0	0	0	0	0	10	10
63.847	299.387	19.369	4.333	4	4	0	0	0	8	8
25.971,5	8.000	14.034	5.640	0	2	10	10	8	10	17
629,2 (1)	262.635	17.250	14.043	0	0	0	0	0	8	8
13.686	9.387	2.234	1.096	0	0	0	15	15	20	20
3.824,6	3.451	3.812	1.018	0	0	10	20	20	20	25
25.097	12.418	2.595	2.190	4	0	0	0	0	0	13
8.602	37.054	5.572	2.054	»	»	4	4	4	8	8
9.000	»	4.883	1.067	0	6	10	13	12	21	3
4.162	2.679	2.988	515	0	7	15	15	12	20	20
23.155,4	33.841	10.090	3.768	0	0	0	0	0	8	8

(1) Le chiffre 629,2 publié par la presse allemande semble erroné.

TABLE DES MATIÈRES

Les Presses Universitaires de France, Paris. — 30.726.




a39003 001448454b

